IMPRIMIR

UNA CIUDAD FLOTANTE

JULIO VERNE

Editado por
el**aleph**.com

I

Llegué a Liverpool el 18 da marzo de 1867. El *Great-Eastern* debía zarpar algunos días después para Nueva York, y yo iba a tomar pasaje a su bordo, únicamente para hacer un viaje de recreo, pues el atravesar el Atlántico en aquel buque gigantesco tenía para mí extraordinario atractivo. Verdad es que aprovechando la ocasión, me proponía visitar Norte América pero esto era cosa secundaria: el *Great-Eastern* era para mí lo primero; después, el país celebrado por Cooper. En efecto, dicho buque es una obra maestra de construcción naval. Es más qué un buque: es una ciudad flotante, un pedazo de territorio desprendido del suelo inglés, que después de haber atravesado el océano, debía soldarse al continente americano. Me figuraba aquella mole enorme llevada por las olas, su lucha con los vientos a los que desafía su audacia ante el imponente océano, su indiferencia hacia el oleaje, su estabilidad en medio de ese elemento que zarandea como si fueran chalupas los *Warriors y los Solferinos;* pero mi imaginación se quedó corta pues aun cuando vi durante mi travesía todo lo que habíame figurado, la realidad superó a mis expectativas, porque presencié otras muchas cosas que no son del dominio marítimo.

Si el *Great-Eastern* no es solamente una máquina náutica si es un microcosmo que encierra un mundo entero, un observador no se admirará de encontrar en él, como en un gran escenario todas las ridiculeces, todas las pasiones de los hombres.

Desde la estación me encaminé al hotel Adelphi. La salida del *Great-Eastern* estaba anunciada para el 20 de marzo, y deseando presenciar los últimos preparativos, solicité del capitán Anderson, comandante del *steam-ship,* que me concediera permiso para instalarme inmediatamente a bordo y el bravo marino me lo otorgó amablemente.

A la mañana siguiente me dirigí a los fondeaderos que forman una doble serie de docks en las orillas del Mersey. Los puentes girato-

rios me permitían llegar al muelle de New-Prince, especie de almadía movible que sigue los movimientos de la marca y que sirve de embarcadero a las numerosas naves que hacen el servicio de Birkenhead, anejo de Liverpool, situado a la orilla izquierda del Mersey.

El Mersey, como el Támesis, no es más que un insignificante, riachuelo que no merece el nombre de río, aunque desemboca en el mar. Es una vasta depresión del suelo llena de agua un verdadero hoyo cuya profundidad permite qué fondeen en él los buques de mayor tonelaje, como el *Great-Eastern,* para el que muy pocos puertos del mundo son accesibles. Gracias a esta disposición natural, esos riachuelos, el Támesis y el Mersey, han visto fundarse junto a sus desembocaduras dos inmensas ciudades comerciales: Londres y Liverpool; lo mismo sucede por idénticas circunstancias, con Glasgow, situada a orillas del Clyde.

En la cala de New-Prince calentaba su caldera un *tender,* pequeño buque de vapor afecto al servicio del *Great-Eastern.* Pasé a su cubierta que estaba llena ya de obreros y de la carga que había de transbordar al *steam-ship.* Al dar las siete de la mañana en la torre Victoria el *tender* largó las amarras y remontó con gran velocidad la corriente del Mersey.

Apenas había desatracado, divisé en la cala un joven de elevada estatura que tenía esa fisonomía aristocrática peculiar de los oficiales ingleses, y creí reconocer en él a un amigo mío, capitán del ejército de las Indias, a quien no había visto en muchos años. Pero debía estar equivocado, pues yo hubiera sabido seguramente si el capitán Mac Elwin había salido de Bombay. Por otra parte, mi amigo era un hombre de carácter alegre, despreocupado, un camarada jovial, y si aquel individuo era el vivo retrato del capitán, parecía triste y como abrumado por un dolor secreto y muy hondo. Pero, fuese lo que fuese no tuve tiempo de observarle mejor, pues el *tender se* alejaba rápidamente y pronto se borró de mi ánimo la impresión que habíame causado aquel notable parecido.

El Great-Eastern estaba anclado a tres millas más arriba a la altura de las primeras casas de Liverpool. Desde el muelle de New-Prince era imposible verlo; pero al doblar el primer recodo distinguí su mole imponente que se hubiera podido tomar por una isla esfumada entre las brumas. Se presentaba de proa para evitar el empuje del oleaje; pero tan luego como *el tender* dio la vuelta el *steam-ship* mostróse en toda su longitud, y me pareció lo que era: enorme. Tres o cuatro «carboneros», atracados a sus costados, vertían en sus portañolas abiertas sus cargamentos de hulla. Al lado del *Great-Eastern,* aquellos buques de tres palos parecían lanchas: sus chimeneas no llegaban a la primera línea de portillas practicadas en su casco, y los masteleros de juanete no pasaban de las bordas. El coloso hubiera podido izar a su bordo aquellas naves y suspenderlas de sus pescantes como simples chalupas de vapor.

Entretanto, el *tender* se aproximaba: pasó por debajo de la alterosa roda del *Great-Eastern,* cuyas cadenas tesaba el empuje de las olas, y después, bordeando a babor, se detuvo al pie de la vasta escala que serpenteaba por los costados del buque. En aquella posición, la cubierta del *tender* apenas llegaba a la línea de flotación del *steam-ship*, o sea a la línea que marcaba su inmersión cuándo tenía completa su carga y que sobresalía aún dos metros del agua.

Mientras tanto que los obreros desembarcaban con presteza y trepaban por los numerosos tramos que terminaban en la borda del buque yo, con la cabeza levantada y el cuerpo echado hacia atrás como turista que mira un edificio elevado, contemplaba las ruedas del *Great-Eastern.*

Vistas de lado, aquellas ruedas parecían delgadas, por más que la longitud de sus paletas fuese de cuatro metros; pero de frente tenían un aspecto monumental. Su elegante armazón, la disposición del sólido cubo, punto de apoyo de todo el sistema; los puntales cruzados, destinados a mantener las separaciones de triples llantas; aquella aureola de rayos rojos; aquel mecanismo medio perdido en la sombra de anchos tambores que cubrían el aparato; todo aquel conjunto, en fin,

causaba verdadero asombro y hacia pensar en algo terrible y misterioso.

¡Con cuánta energía aquellas palas de madera fuertemente clavadas, debían batir las aguas que el flujo arrojaba en aquel momento contra ellas! ¡Cómo herviría el mar cuándo aquella poderosa máquina lo azotase con sus golpes repetidos! ¡Qué truenos retumbarían en las cavernas de los tambores cuando el *Great-Eastern* marchase a todo vapor e impulsado por aquellas ruedas que median cincuenta y seis pies de diámetro y ciento sesenta y seis de circunferencia de noventa toneladas de peso y que daban once vueltas por minuto!

El tender había desembarcado sus pasajeros. Yo trepé también por aquellos tramos de hierro y no tardé en hallarme en la cubierta del *steam-ship.*

II

La cubierta parecía un inmenso arsenal lleno de un ejército de trabajadores. No podía yo creer que estaba a bordo de un buque. Muchos millares de hombres, obreros, tripulantes, maquinistas, oficiales, carpinteros y curiosos se cruzaban y codeaban sin molestarse; los unos en la cubierta los otros en las máquinas; éstos corriendo sobre el puente, aquéllos encaramados en los tambores. Aquí grúas, volantes elevando enormes piezas de fundición, allí gruesos maderos izados con cabrias de vapor; sobre el departamento de las máquinas se balanceaba un cilindro de hierro, verdadero tronco de metal; en la proa las vergas subían gimiendo a lo largo de los masteleros de cofa; en popa se elevaba un andamio que cubría sin duda algún edificio en construcción. Allí se martillaba, se encajaba, se aserraba se remachaba y cepillaba en medio de un incomparable desorden.

Mi equipaje había sido transbordado. Pregunté por el capitán Anderson, que no estaba aún a bordo, pero uno de los camareros se encargó de instalarme e hizo transportar mis bultos a uno de los camarotes de popa.

-Amigo -le dije -, se ha anunciado la salida del *Great-Eastern* para el 20 de marzo; pero es imposible que todos esos preparativos queden terminados en veinticuatro horas. ¿Cuándo cree usted que podremos zarpar de Liverpool?

El interpelado, que no estaba más enterado que yo, me miró y se fue sin contestar. Entonces resolví visitar todos los rincones es de aquel inmenso hormiguero y comencé mi paseo como hubiera podido hacerlo un viajero en una ciudad desconocida. Un fango negro, ese lodo británico de que suele estar lleno el empedrado de las ciudades inglesas, cubría el puente del *steam-ship.* Varios arroyos fétidos serpenteaban aquí y allá. Cualquiera hubiera creído hallarse en uno de los peores parajes de Upper-Thames-Street, cerca del puente de Londres. Yo andaba a lo largo de los camarotes de popa; entre ellos y los

empalletados se extendían dos anchas calles o, más bien dos bulevares obstruidos por una compacta multitud. Por allí llegué al mismo centro de la nave, en medio de los tambores, unidos por un doble sistema de pasarelas.

Allí se abría un verdadero abismo destinado a contener los órganos de la máquina de ruedas. Entonces vi aquel admirable artificio de locomoción. Unos cincuenta obreros estaban diseminados por las claraboyas metálicas de la armazón de hierro; unos enganchados a largos émbolos inclinados que formaban diversos ángulos; otros suspendidos de las bielas; éstos nivelando el excéntrico, aquéllos atornillando con enormes llaves inglesas los cojinetes de los muñones. El tronco de metal que descendía lentamente por la escotilla era un nuevo árbol de armadura, destinado a transmitir a las ruedas el movimiento de las bielas. De aquel abismo salía un ruido continuo, mezcla de sonidos desagradables y discordantes.

Después de haber echado una rápida ojeada sobre aquellos trabajos de ajuste, emprendí de nuevo mi paseo y llegué a la proa. Allí, los tapiceros acababan de decorar una cámara espaciosa designada con el nombre de *Smokin-room,* saloncillo de fumadoras, verdadero bar de aquella ciudad flotante magnifico café iluminado por catorce ventanas, con el techo blanco y dorado y las paredes ensambladas de madera de limonero. Atravesando luego una especie de plazoleta triangular que se formaba en la proa llegué junto al estrave cortado a plomo sobre la superficie del agua.

Regresando de aquel punto extremo vi a través de la bruma desgarrado, por una ráfaga la popa del *Great-Eastern* a una distancia de más de dos hectómetros. No se podía emplear otra medida para apreciar las dimensiones de aquel coloso.

Volví sobre mis pasos por el bulevar de estribor, pasando entre la obra muerta y la empavesada evitando el choque de las poleas que se balanceabanen el aire, y, los latigazos de las jarcias cimbreadas por la brisa; huyendo de tropezar con una grúa volante, y esquivando más adelante, las escorias inflamadas qué arrojaba una fragua como si fue-

se fuegos artificiales. Apenas divisaba el tope de los mástiles que tenían doscientos pies de altura y se perdían en la niebla a la que los *tenders de servicio* y «carboneros» mezclaban su humo negro. Después de haber traspuesto la gran escotilla de la máquina de ruedas, vi un pequeño *hotel* que se elevaba a mano izquierda, y junto a él la larga fachada lateral de un palacio coronado de una azotea cuyo parapeto estaban bruñendo. Por fin llegué a la popa del *steam-ship,* y al lugar en que se elevaba el andamio que he indicado ya. Allí, entre el último camarote y el vasto sobresano, encima del cual se elevaban las cuatro ruedas del timón, acababan los mecánicos de instalar una máquina de vapor, compuesta de dos cilindros horizontales, con un sistema de piñones, de palancas, y de bombas.

Por primera vez el timón iba a ser movido por el vapor.

Para esta maniobra era para lo que los mecánicos montaban aquella máquina en la popa. El timonel colocado en el puente del centro, entre los aparatos de señales de las ruedas y de la hélice, tenía ante la vista un cuadrante, provisto de una aguja movible que lo indicaba a cada instante la posición de la barra. Para modificarla le bastaba imprimir un ligero movimiento a una pequeña; rueda que apenas tenía un pie de diámetro, colocada verticalmente al alcance de su mano. Cuando las válvulas se abrían, el vapor de las calderas se precipitaba por largos tubos conductores en los dos cilindros de la pequeña máquina; los émbolos se movían con rapidez, las piezas de transmisión actuaban y el timón obedecía instantáneamente a sus guardianes, irresistiblemente atraídos. Si aquel sistema daba buen resultado, un hombre podría gobernar con un dedo la mole colosal del *Great-Eastern.*

Cinco días prosiguieron los trabajos con una febril actividad. Aquella demora perjudicaba considerablemente a los fletadores; pero los operarios no podían hacer más. La partida se fijó irrevocablemente para el 26 de marzo. El 25, aun estaba obstruida la cubierta de toda clase de artefactos suplementarios.

Por fin, durante este último día los pasadizos, los puentes y camarotes de cubierta quedaron desembarazados poco a poco; quitáronse los andamios; desaparecieron las grúas; se acabó el ajuste de las máquinas; los últimos tornillos fueron apretados, y los últimos pernos repasados; se cubrieron las piezas bruñidas con una capa de pintura blanca que debía preservarles de la oxidación durante el viaje; los depósitos de aceite se llenaron, y la última plancha cayó en fin sobre su mortaja de metal. Aquel día el ingeniero en jefe hizo la prueba de las calderas. Una enorme cantidad de vapor se precipitó en la cámara de las máquinas. Asomado a la escotilla envuelta en aquellas cálidas emanaciones, no veía nada; pero oíl rechinar los largos émbolos en sus cajas y el ruido de los enormes cilindros al girar sobre, sus sólidos ejes. Debajo de los tambores producíase un gran hervidero mientras que las paletas sacudían lentamente las obscuras aguas del Mersey. A popa la hélice azotaba las olas con su cuádruple rama. Las dos máquinas, independientes una de otra estaban prontas a funcionar.

A eso de las cinco de la tarde acostóse una lancha de vapor, destinada al *Great-Eastern*, y enseguida se desamarró su locomóvil izándolo sobre cubierta por medio de cabrestantes; pero no pudo hacerse lo mismo con la chalupa: su casco de acero pesaba tanto, que las palancas se doblaran bajo su carga lo cual no hubiera sucedido sin duda si se hubiesen sostenido por medio de balancines. Fue, pues, necesario abandonar aquella lancha; pero quedaba todavía en el *Great–Eastern* una hilera de seis embarcaciones colgadas en sus pescantes.

Aquella tarde todo quedó terminado; en los pasadizos no se veían ni huellas de lodo; por allí había pasado todo un ejército de baldeadores. La carga estaba estivada. Las despensas, las bodegas y los pañoles estaban abarrotados de víveres, mercancías, y carbón. Sin embargo, el buque no llegaba a su línea de flotación, pues no calaba los nueve metros de reglamento. Esto era un inconveniente para sus ruedas, cuyas paletas, insuficientemente sumergidas, imprimían necesariamente un empuje menor; no obstante, se podía partir. Acostéme, pues, con la esperanza de hacerme a la mar a la mañana siguiente. No me engañé,

el 25 de marzo, al amanecer vi ondear en el palo trinquete el pabellón americano; en el palo mayor el francés y en la mesana el de Inglaterra.

III

En efecto, el *Great-Eastern* se preparaba a zarpar. De sus cinco chimeneas se escapaban ya algunas espirales de humo negro. Un vaho caliente salía a través de los profundos pozos que daban paso a la máquina. Algunos marineros bruñían los cuatro gruesos cañones que debían saludar a Liverpool a nuestro paso. Los gavieros corrían por las vergas, o tesaban los obenques en sus vigotas, amarrando en el interior de las mesas de guarnición. A eso de las once, los tapiceros acabaron de remachar los últimos clavos y los pintores de dar la última mano de pintura. Después, todos embarcaron en el *tender* que los aguardaba. Cuando la presión fue suficiente dirigióse el vapor a los cilindros de la máquina motora del timón, y entonces pudieron cerciorarse los mecánicos que aquel ingenioso aparato funcionaría con regularidad.

El tiempo era bueno; el sol rasgaba con sus rayos las nubes que se disipaban rápidamente, y aunque en él mar el viento debía ser muy fuerte y soplar con violencia la brisa esto no debía importarle al *Great–Eastern.*

Todos los oficiales estaban a bordo, y repartidos e n distintos puntos del buque para preparar el aparejo. El estado mayor se componía de un capitán, un segundo, dos oficiales segundos, cinco tenientes, de los cuales uno era francés M. H. y un voluntario, también francés.

El capitán Anderson era un marino de gran reputación entre el comercio Inglés. A él se debió la colocación del cable transatlántico. Es verdad que si tuvo mayor éxito que sus antecesores, fue porque trabajó en condiciones mucho más favorables, pues tenía a su disposición el *Great-Eastern.* Pero, sea lo que fuere, este éxito le valió el título de *sir* que le otorgó la reina. A Mí me pareció un comandante muy amable.

Era un hombre de cincuenta años, de cabello rubio leonado, de ese color cuyo matiz se conserva a despecho del tiempo y de la edad,

de elevada estatura, cara ancha y risueña fisonomía tranquila y aire muy inglés; su paso era lento y uniforme; su voz firme; guiñaba un poco los ojos, nunca llevaba las manos metidas en los bolsillos, calzaba siempre guantes y vestía con suma elegancia con la particularidad de que llevaba siempre, la punta del pañuelo fuera del bolsillo de su levita azul adornada con tres galones de oro.

El segundo del buque contrastaba singularmente con el capitán Anderson. Es fácil describirlo: era un hombre pequeño y vivo, de rostro atezado, ojos inyectados de sangre, barba negra y muy espesa y piernas arqueadas que desafiaban todas las sorpresas de los balances. Marino activo, vigilante, fuerte, en todo lo relativo a detalles, daba sus órdenes con voz breve, órdenes que repetía el contramaestre con ese rugido de león resfriado, que es peculiar a la marina inglesa. Este piloto se llamaba W... y, según creo, era un oficial de la armada destacado, con permiso especial, bordo del *Great-Eastern.* En fin, tenía todo el aire de un «lobo de mar» y debía ser de la escuela o aquel almirante, francés, un valiente a toda prueba que en el momento del combate, decía invariablemente a sus hombres: «¡Animo, muchachos, y cuidado con tropezar, pues ya sabéis que tengo la costumbre de hacerme ascender»

Aparte de este estado mayor, las máquinas estaban bajo la dirección de un jefe, auxiliado por ocho o diez ingenieros[1], bajo cuyas órdenes maniobraba un batallón de doscientos cincuenta hombres, tanto carboneros como fogoneros y engrasadores, que no salían de las profundidades del buque.

Por otra parte, con diez calderas, de diez hornos cada una formando un total de cien fuegos, aquel batallón estaba ocupado día y noche en alimentarlos.

Todos estaban en su puesto. El práctico que debía dar salida al *Great-Eastern*, a través de los canales del Mersey, estaba a bordo des-

[1] Nombre que dan en la marina inglesa a los maquinistas.

de la víspera. Yo había visto también un práctico francés, de la isla Moléne, cerca de Ouessant, que debía hacer con nosotros la travesía de Liverpool a Nueva York, y al retorno dar entrada al buque en la rada de Brest.

-Empiezo a creer que saldremos hoy -dije al teniente H.

-Sólo esperamos a nuestros viajeros -me respondió mi compatriota.

-¿Son muchos?

-Mil doscientos o mil trescientos.

Esto es la población de una gran aldea.

A las once y media se divisó el *tender* lleno de pasajeros, hacinados en las cámaras, apiñados en los puentes, tendidos sobre los tambores, y subidos en los montones de equipajes que había sobre cubierta. Eran, como supe después, californianos, canadienses, peruanos, americanos del sur, ingleses, alemanes y dos o tres franceses. Entro todos se distinguían el célebre Cyrus Field, de Nueva York; el honorable John Rose del Canadá; el honorable Mac Alpine, de Nueva York; mister y mistress Witney, de Mont–Real; el capitán Mac Ph... y su mujer. Entro los franceses se encontraba el fundador de la *Sociedad de Fletadores del Great-Eastern,* M. Julio D... representante de aquel *Telegraph construction and maitennance Company,* que había contribuido al negocio con veinte mil libras.

El tender atracó al pie de la escalera de estribor. Entonces empezó la interminable ascensión de equipajes y pasajeros; pero sin precipitación, sin gritos, como si todo el mundo llegase tranquilamente a su casa. En cuanto a los franceses, creyeron deber subir como por asalto y se portaron como verdaderos zuavos.

Desde el momento en que cada pasajero puso el pie sobre la cubierta del *steam-ship,* su primer cuidado fue bajar a los comedores y señalar el lugar de su cubierto. Su tarjeta o su nombre, escrito con lápiz en un pedazo de papel bastaba para asegurarles su toma de posesión. Por otra parte, en aquel momento se servía un *lunch,* y en pocos instantes las mesas se llenaron de comensales, que como buenos an-

glosajones, sabían luchar perfectamente, esgrimiendo el tenedor contra el fastidio de una travesía.

Yo me había quedado sobre cubierta a fin de observar los detalles del embarco. A las doce y media, estaban ya transbordados los equipajes. Allí vi mezclados mil bultos de todas las formas y tamaños; cajas enormes como vagones, que podían contener un mobiliario entero; pequeñas maletas de viaje de suma elegancia; sacos de formas caprichosas, y maletas inglesas o americanas, notables por el lujo de sus correas con múltiples hebillas, por el brillo de sus adornos de cobre, y por sus gruesas fundas de tela sobre las cuales se destacaban dos o tres grandes iniciales, hechas con abecedarios de hoja de lata. Pronto desapareció todo aquello en los almacenes, es decir, en los depósitos del entre puente, y los últimos obreros, conductores o guías, descendieron al *tender* que se alejó después de haber ensuciado los costados del *Great-Eastern* con las escorias de su humo.

Me volví a proa y de pronto me encontré frente a frente con el joven que había visto en el muelle de New-Prince. Al verme se detuvo y me tendió la mano, que estrechó al instante, con efusión.

-¡Usted aquí, Fabián! - exclamé.

-En persona amigo mío.

-¿No me había equivocado? ¿Era pues, usted, el que vi hace algunos días en el muelle?

-Tal vez, pero no recuerdo haberle visto.

-¿Va usted a América?

-Sí, ¿ Se pueden disfrutar algunos meses de licencia mejor que corriendo el mundo?

–¡Qué feliz casualidad lo ha hecho escoger el *Great-Eastern* para dar ese paseo de turista!

-No ha sido una casualidad, querido, amigo. Leí en un periódico que iba usted a tomar pasaje a bordo del *Great-Eastern,* y como no nos habíamos visto lucía algunos años, he embarcado en este buque para hacer el viaje juntos.

-¿Ha llegado usted de la India?

-En el *Godavery*, que me dejó anteayer en Liverpool.

-¿Y viaja usted, Fabián...? le pregunté observando su pálido y triste semblante.

-Para distraerme, si puedo -respondió el capitán Fabián Mac Elwing, estrechándome la mano con emoción.

IV

Fabián se separó de mí para reconocer su alojamiento en el camarote 37 de la serie del gran salón, número que tenía su billete. En aquel momento salían grandes remolinos de humo por las anchas chimeneas del buque; oíase el estremecimiento de las calderas huta en el fondo de la nave; el vapor ensordecía huyendo por los tubos de escape, y cayendo después sobre cubierta en forma de lluvia. Los remolinos del agua anunciaban que se estaban probando las máquinas; el ingeniero dio la señal de que tenía suficiente presión, y, en una palabra, podíamos ya zarpar.

Ante, todo fue necesario levar el ancla. La marea subía aún, y el *Great-Eastern* evitaba su empuje presentándole la proa. Todo estaba dispuesto para bajar el río. El capitán Anderson había debido escoger aquel momento para aparejar, pues la mucha eslora del *Great-Eastern* no le permitía maniobrar en el Mersey. No siendo arrastrado por el reflujo, sino al contrario, resistiéndole era más dueño de su buque y estaba seguro de maniobrar hábilmente en medio de los numerosos barcos que surcaban el río. El más pequeño cheque de aquel coloso hubiera ocasionado un desastre.

Levar el ancla en aquellas condiciones exigía esfuerzos considerables. En efecto, el *steam-ship,* impulsado por la corriente, estiraba las cadenas con que estaba amarrado: además un fuerte viento del Sudoeste que rompía en su mole unía su acción a la del flujo, de suerte que era necesario emplear aparatos de gran potencia para arrancar las pesadas áncoras de aquel cenagoso fondo. Un *anchor-boat,* especie de buque destinado a estas operaciones, fue a recoger las cadenas; pero sus cabrestantes no fueron suficientes y hubo necesidad de servirse de los aparejos mecánicos con que contaba el *Great-Eastern.*

Había en la proa una máquina de la fuerza de 70 caballos para izar las áncoras. Bastaba hacer pasar el vapor de las calderas a aquellos cilindros para obtener inmediatamente, una fuerza considerable

que podía aplicarse directamente al cabrestante, al cual estaban amarradas las cadenas. Así se hizo. Pero por mucha que fuese su fuerza la máquina resultó insuficiente, y fue preciso buscar otra ayuda. El capitán Anderson hizo encajar las palancas, y unos cincuenta hombres de la tripulación fueron a virar el cabrestante.

El *steam-ship* empezó a espiar sobre sus anclas, pero con mucha lentitud: los eslabones rechinaban trabajosamente en los escobenes de la roda; y a mi juicio, se habría podido disminuir el peso de las cadenas dando algunas vueltas a la rueda y embragándolas así más fácilmente.

En aquel momento estaba yo en la proa con cierto número de pasajeros observando los detalles de la operación y los progresos de la preparación para hacerse a la mar. Cerca de mí, un viajero impacientado, sin duda por la lentitud de la maniobra se encogía de hombros a cada momento haciendo chistes sobre la impotencia de la máquina. Era un hombre pequeño, delgado, nervioso, de movimientos febriles, cuyos ojos apenas se distinguían bajo los pliegues de sus párpados. Un fisonomista hubiese comprendido a la primera ojeada que la vida debía presentarse de color de rosa a aquel filósofo de la escuela de Demócrito, cuyos músculos cigomáticos indispensables para la acción de la risa no permanecían jamás en reposo. En resumidas cuentas, como después tuve ocasión de conocer, era un amable compañero de viaje.

-Señor - me dijo -, hasta ahora había creído que las máquinas estaban hechas para ayudar a los hombres y no los hombres para ayudar a las máquinas.

Iba yo a responder a aquella justa observación, cuando se oyeron grito. Mi interlocutor y yo corrimos a la proa y vimos que todos los hombres que manejaban las palancas habían sido derribados; unos se levantaban, otros yací aun sobre el puente. Había saltado un piñón de la máquina; y el cabrestante había girado en sentido inverso bajo la poderosa acción de las cadenas. Los marineros, tomados de rechazo, habían sido heridos con extraordinaria violencia en la cabeza o en el pecho. Al saltar las palancas de los tomadores rotos, a la manera de

un metrallazo, acababan de matar a cuatro marineros y de herir a doce. Entre estos últimos se contaba el contramaestre, que era un escocés natural de Dundee.

Todos acudimos a auxiliarles. Los heridos fueron conducidos a la enfermería situada en la popa y se mandó desembarcar los cuatro cadáveres. Pero los anglosajones miran con tal indiferencia la vida de las gentes, que aquel acontecimiento no produjo más que una mediana impresión a bordo. Para ellos, aquellos infortunados muertos o heridos no eran más que los dientes de una rueda muy fáciles de reemplazar. Se hizo la señal para llamar de nuevo al *tender* que se alejaba y que a los pocos minutos se acostaba al buque.

Me dirigí hacia la porta de mura. La escalera no se había recogido aún. Los cuatro cadáveres, envueltos en mantas, fueron bajados y colocados en el *tender* sobre cubierta. Uno de los médicos de a bordo se embarcó a fin de acompañarlos hasta Liverpool, con el encargo de volver al *Great-Eastern* lo antes posible. El *tender* se alejó al instante, y los marineros se ocuparon en lavar las manchas de sangre que ensuciaban la cubierta.

Un pasajero, ligeramente lesionado por el golpe de una palanca se aprovechó de aquella circunstancia para volver a tierra en el *tender*: ya no tenía confianza en el *Great-Eastern.*

Yo me puse a mirar cómo se alejaba el pequeño buque a todo vapor, y al volverme hallé a mi compañero, el del semblante irónico, que murmuraba de tras de mí:

-¡Buen principio de viaje!

-No empieza bien por ahora, señor –le respondí -. ¿A quién tengo el honor de hablar?

-Al doctor Dean Pitferge.

V

Reanudóse la operación. Con la ayuda del *anchor–boat* se aminoró el peso de las cadenas, y las áncoras se desprendieron de su tenaz fondo. La una y cuarto daba en los relojes de Birkenhead; la salida no podía retrasarse si había de aprovecharse la marea para que zarpara el *steam-ship.* El capitán y el práctico subieron al puente colocóse un piloto junto al aparato de señales de hélice y otro junto al de las ruedas; el timonel se situó entre ambos y cerca de la pequeña rueda destinada a mover el gobernalle. Por prudencia y por si fallaba la máquina de vapor, otros cuatro timoneles vigilaban en la popa dispuestos a hacer maniobrar la rueda situada sobre los enjaretados. *Great-Eastern* estaba de proa a la corriente, de modo que sólo necesitaba ir contra las aguas para descender por el río.

Di6se la señal de partir: las paletas azotaron lentamente las primeras capas de agua la hélice giraba a la popa y el enorme buque empezó a moverse.

Casi todos los viajeros contemplaban desde la toldilla el doble paisaje erizado de chimeneas de fábricas, que presentaban a la derecha Liverpool y a la izquierda Birkenhead. El Mersey, lleno de buques, los unos amarrados, los otros bajando o subiendo por él, sólo ofrecía a nuestro *steam-ship* pasos sinuosos. Pero obediente al práctico, sensible a los menores movimientos del timón, se deslizaba por los pasos más estrechos, evolucionando como una ballenera a impulso del remo de un vigoroso timonel. Hubo un momento en que creí que íbamos a embestir a un velero de tres palos que navegaba a través de la corriente y cuyo bauprés rozó el casco del *Great-Eastern,* pero se evitó el choque; y cuando desde la cubierta de nuestro *steam-ship* contemplé aquel buque que no tendría menos de setecientas u ochocientas toneladas, me pareció uno de esos barquitos que los niños arrojan a los estanques del «Green-Park» o de la «Serpentine–River».

Poco después el *Great-Eastern* llegaba a los muelles de embarco de Liverpool. Los cuatro cañones que debían saludar a la ciudad enmudecieron por respeto a los muertos que el *tender* desembarcaba en aquel momento; pero ¡vivas! formidables substituyeron a las detonaciones, que son la última expresión de la cortesía nacional. Resonaron aplausos, se levantaron los brazos, se agitaron pañuelos, con ese entusiasmo que los ingleses prodigan tanto a la partida de todo buque aunque sólo sea una simple canoa que salga a pasear por la bahía. ¡Y cómo respondían a aquellos saludos! ¡Cuántos ecos hallaron en los muelles! Millares de curiosos coronaban las murallas de Liverpool y de Birkenhead. Innumerables botes cargados de espectadores hormigueaban por el Mersey.

La tripulación del *Lord-Clyde* buque de guerra fondeado en la dársena se encaramó a las vergas, saludando al gigante con sus aclamaciones. Desde lo alto de las toldillas de los buques fondeados en el río, las músicas nos enviaban terribles armonías que el ruido de los hurras no podían dominar. Izábanse y ariábanse incesantemente las banderas en honor del *Great-Eastern;* pero bien pronto los gritos empezaron a perderse en lontananza; nuestro *steam–ship* pasó junto al *Trípoli*, paquebote de la línea de Cunard, destinado al transporte de emigrantes, y que a pesar de sus dos mil toneladas, parecía una lancha. Las casas hacíanse poco a poco más raras a ambas orillas del río, y las chimeneas cesaron de obscurecer el paisaje. El campo aparecía cortado por paredes de ladrillos, y se velan largas y uniformes hileras de viviendas de obreros. Por último aparecieron las quintas, y en la margen izquierda del Mersey, desde la Plataforma del faro y los flancos del bastión, algunos postreros hurras nos saludaron por última vez.

A las tres el *Great-Eastern* había franqueado los canales del Mersey y entrado en el de San Jorge. El viento del Sudoeste soplaba con violencia; nuestro pabellón, rígidamente extendido, no presentaba ni un pliegue; el mar hinchaba ya sus olas, pero el buque no lo sentía.

A las cuatro el capitán Anderson mandó parar El buque en vista de que el *tender* forzaba su máquina para alcanzarnos. Volvía a su bordo el segundo médico del *steam-ship.* En cuanto el *tender* atracó al *Great–Eastern* arrojaron desde éste una escala de cuerda por la cual subió el Médico, no sin gran trabajo. Nuestro práctico, más ágil que él, se deslizó por el mismo camino hasta su canoa que lo esperaba llevando cada remero un salvavidas. Y pocos momentos después llegó a una pequeña y preciosa goleta que le aguardaba a sotavento.

Emprendióse de nuevo la marcha. Al empuje de sus ruedas y de su hélice se aceleró la velocidad del *Great–Eastern* y, a pesar de ser el viento contrario, el buque no daba balances ni cabeceaba. Pronto las sombras cubrieron el mar, y las costas del condado de Gales, limitadas por la punta de Holy-Head, se perdieron en la noche.

VI

Al día siguiente, 27 de marzo, el *Great–Eastern* seguía por estribor la costa occidental de Irlanda. Yo había escogido mi camarote de primera entre los de proa. Era una pequeña cámara muy bien alumbra por dos anchas portillas. Una segunda hilera de camarotes la separaba del primer salón de proa de suerte, que ni el ruido de las conversaciones, ni sonido de los pianos que no cesaban nunca a bordo, podían llegar a él. Era una choza aislada en el extremo de un arrabal. Un canapé, una litera y un tocador constituían el mobiliario.

A las siete de la mañana atravesé los dos primeros salones y subí a cubierta. Algunos pasajeros paseaban ya por ella. Un balance casi imperceptible movía el *steam-ship.* Soplaba una fuerte brisa pero no había mucho oleaje por impedirlo la proximidad de la costa. Yo auguraba bien de aquella indiferencia del *Great–Eastern.*

Al llegar al *smokin-room,* divisé aquella larga extensión de costa elegantemente perfilada cuya eterna verdura le ha valido el nombre, de «Costa esmeralda». Algunas casas solitarias, un puesto de aduaneros, un penacho, de vapor blanco, señalando el paso de un tren entre las colinas; un semáforo aislado haciendo señales a los buques de alta mar, la animaban aquí y allá.

Entre la costa y nuestro buque el mar presenta un matiz verde sucio, como si fuese una plancha machada de sulfato de cobre, con irregularidad. El viento seguía fresco empujando algunas brumas con gran polvareda; numerosos buques, bricks o goletas destacaban en la ribera y los *steamers* pasaban arrojando humo negro, mientras el *Great-Eastern,* que todavía no se hallaba animado de una gran velocidad, los adelantaba sin forzar las máquinas.

Al poco rato dimos vista a Queen's-Town, puertecillo de arribada ante el cual maniobraba una flotilla de pescadores. En este puerto es donde todo buque ya proceda de América o de los mares del Sur, ya sea de vapor o de vela transatlántico o buque mercante, suele dejar las

valijas de la correspondencia: un tren correo, siempre preparado, las lleva a Dublin en algunas horas. Allí las recoge un paquebote que siempre está con la máquina encendida un *steamer*, «pur sang» todo máquinas, verdadero haz de ruedas que pasa a través de las olas, buque de corso, tan útil como el *Gladiateur,* o la *Fille de l'air*, y las cartas, atravesando el estrecho con una velocidad de diez y ocho millas por hora son llevadas a Liverpool, de suerte, que la correspondencia adelanta así un día a los más rápidos transatlánticos.

A las nueve, el *Great-Eastern* viró al ONO. Acababa yo des bajar de la toldilla cuando se acercó a mí el capitán Mac-Elwing. Le acompañaba uno de sus amigos; un hombre de seis pies de estatura, rubio, cuyos largos bigotes perdidos entre sus patillas, dejaban descubierta la barbilla siguiendo la moda de aquel tiempo. El recién llegado tenía el tipo de oficial inglés: llevaba la cabeza erguida pero sin altivez; su mirada era segura su aire desenvuelto, su andar desembarazado; en una palabra su aspecto denotaba que poseía ese valor bastante raro, que puede llamarse «valor sin cólera». No me equivoqué acerca de su profesión.

-Mi amigo Archibaldo Corsican -me dijo Fabián –; capitán como yo en el 22 de línea del ejército de las Indias.

Hecha esta presentación, el capitán y yo nos saludamos.

-Ayer apenas nos vimos, mi querido Fabián -dije al capitán Mac–Elwing, estrechándole la mano -. Nos hallábamos en el momento de la partida y sólo sé que nuestro encuentro en el *Great-Eastem* no fue debido a la casualidad. Ya sabe que si puedo serle útil en cualquier cosa referente a la determinación que ha toma o...

-Sin duda mi, querido camarada –me respondió Fabián -. Cuando el capitán Corsican y yo llegamos a Liverpool con objeto de tomar pasaje a bordo del *China,* de la línea Cunard, supimos que el *Great-Eastern* iba a hacer una nueva travesía entro Inglaterra y América; lo cual era una buena ocasión. Supe que estaba usted a bordo y esto era para mí un placer. No nos habíamos visto hacía tres años,

después de nuestro agradable viaje por las Estados escandinavos, y no vacilé un instante; por eso el *tender* nos trajo ayer a su presencia.

-Creo, Fabián - la respondí -, que ni el capitán Corsican ni usted se arrepentirán de su determinación. La travesía del Atlántico en este, gran buque no puede dejar de ser interesante, aun para ustedes, por poco marinos que sean. Su última carta que aún no tiene seis semanas de fecha llevaba el sello de correos de Bombay; tenía pues, motivo para creer que estaba usted en su regimiento.

-Estábamos en él hace tres semanas –respondió Fabián -. Allí pasábamos esa existencia medio militar, medio campestre de los oficiales de la India durante la cual se organizan más cacerías que *razzias*. Aquí tiene usted al capitán Archibaldo, que es ni temible destructor de tigres, el terror de la jungla. Pero, aunque somos solteros y sin familia la añoranza nos ha impu1ado a conceder algún descanso aquellos pobres carnívoros de la península y venir: respirar algunas moléculas del aire europeo. Hemos obtenido un año de licencia y por el Mar Rojo, Suez y Francia hemos llegado con la rapidez de un tren expreso a nuestra vieja Inglaterra.

-¡Nuestra vieja Inglaterra! -repuso sonriendo el capitán Corsican -; ya no estarnos en ella Fabián, pues aun cuando el buque sea inglés, está fletado por una compañía francesa y nos lleva a América. Tres banderas diferentes ondean sobre nuestras cabezas, y prueban que pisamos un suelo franco-anglo-americano.

–¿Qué importa? - respondió Fabián, arrugando la frente cual si estuviese dominado por una impresión dolorosa -; ¿qué importa con tal que nuestra licencia vaya transcurriendo? El movimiento es la vida. ¡Cuán bueno es olvidar el pasado, y matar el presente contemplando siempre cosas nuevas! Dentro de algunos días estaremos en Nueva York, en donde abrazaré a mi hermana y a mis sobrinos, a quienes no he visto hace muchos años. Después visitaremos los grandes lagos; bajaremos por el Mississipí hasta Nueva Orleáns, y daremos una batida por el Amazonas. Desde América pasaremos a Africa donde los leones y, los elefantes se han dado cita en el Cabo para celebrar la

llegada del capitán Corsican, y, desde allí volveremos a imponer a los cipayos la voluntad de la metrópoli.

Fabián hablaba con una volubilidad nerviosa, pero con el pecho henchido de suspiros. Era indudable que amargaba su vida alguna desgracia que yo ignoraba aún y que sus cartas no me habían dejado traslucir. Pero me pareció que Archibaldo Corsican estaba al corriente de todo, pues demostraba una gran amistad a Fabián, que era algo más joven que él; parecía ser hermano mayor de Mac-Elwing, aquel arrogante capitán que según las circunstancias podía llevar su lealtad hasta el heroísmo.

En aquel momento interrumpió nuestra conversación el sonido de la bocina de a bordo, tocada por un mofletudo camarero, anunciando, con un cuarto de hora de anticipación, el *lunch* de las doce y media. Con gran satisfacción de los viajeros, resonaba así su ronca bocina cuatro veces ú día: a las ocho y media para el desayuno; a las doce y media para el *lunch,* a las cuatro para la comida y a las siete, y media para el te. En un momento quedaron desiertos los largos *bulevares,* pues todo el mundo pasó al vasto salón, a donde fui también a tomar asiento junto a Fabián y el capitán Corsican.

Cuatro filas de mesas amueblaban aquel comedor, sobre las cuales las botellas y los vasos, colocados en platillos especiales para evitar que el balance los volcara se mantenían fijos y perfectamente, perpendiculares. En el *steam-ship* no se sentían las ondulaciones del mar, así es que los pasajeros, hombres, mujeres y niños, pedían comer con toda tranquilidad. Empezaron a circular los platos, muy bien presentados y servidos por numerosos y atentos camareros, que suministraban a cada cual, con arreglo a lo que escribía en una pequeña tarjeta ad hoc, los vinos y licores o Manjares que debían pagarse aparte. Los californianos se distinguían por su afición al champagne.

Una lavandera enriquecida en los lavaderos de San Francisco, acompañada de su marido, antiguo aduanero, bebía «cliquot» de tres dollars la botella. Dos o tres jóvenes «misses», pálidas y delicadas, devoraban tajadas de buey chorreando sangre. Largas «mistress» de

colmillos marfileños, vaciaban en pequeños vasos el contenido de muchos huevos pasados por agua. Otras saboreaban con manifiesta fruición tortas a1 ruibarbo o apio del desierto. Todos devoraban con verdadero entusiasmo. Cualquiera se hubiera creído en un restaurante de los bulevares, en pleno París y no en medio del Océano.

Terminado el almuerzo, volvió a llenarse de gente la cubierta. Los viajeros se saludaban al paso, o trababan conversación como en los paseos de Hyde–Park; los niños jugaban, corrían, lanzaban sus pelotas, rodaban sus aros, como si estuvieran en el jardín de las Tullerías. La mayor parte de los hombres fumaban paseando; las damas, sentadas en sillas de tijeta trabajaban, leían o conversaban unas con otras; las nodrizas y las ayas vigilaban a los pequeñuelos; algunos norteamericanos panzudos se columpiaban en sillones de balancín, y los oficiales del buque iban y venían, hacían sus cuartos de guardia en los puentes, vigilaban la brújula o contestaban a las preguntas, muchas veces ridículas, de los pasajeros. De vez en cuando se percibía a través del murmullo de la brisa el sonido de un órgano colocado en la cámara de popa y los dulces acordes de tres pianos de Pleyel que se hacían una deplorable competencia en los salones bajos.

A las tres resonaron estrepitosos hurras. Los pasajeros invadieron las toldillas. El *Great-Eastern* se hallaba a dos cables de un paquebote al que había adelantado con facilidad. Era el *Propontis* que navegaba con rumbo a Nueva York y cuya tripulación nos saludó siendo enseguida contestado por la nuestra.

A las cuatro y media se divisaba aún la tierra a tres millas a estribor, si bien con alguna dificultad a causa de un nublazón repentino. Pronto apareció una luz; era el faro de Fastenet, colocado sobre una roca aislada. No tardó en cerrar la noche, durante la cual debíamos doblar el cabo Clear, última punta de la costa de Irlanda.

VII

Ya he dicho que la longitud del *Great-Eastern* pasaba de dos hectómetros. Para satisfacción de los que son aficionados a comparaciones, añadiré que es un tercio más largo que el puente de las Artes. No hubiera podido, por lo tanto, evolucionar en el Sena; y dado su calado no flotaría más de lo que flota el puente de las Artes. En realidad, el *steam-ship* mide doscientos siete metros y medio en la línea de flotación, entre sus perpendiculares, y doscientos diez metros veinticinco centímetros de popa a proa en la cubierta superior, es decir, que su longitud es doble que la de los mayores vapores transatlánticos. Su anchura alcanza veinticinco metros treinta centímetros de mura a mura y treinta y seis metros sesenta y cinco centímetros hasta fuera de los tambores. El casco del *Great-Eastern* está hecho a prueba de los más formidables golpes de mar: es doble y lo forman un conjunto de celdillas de ochenta y seis centímetros de altura. Además, trece compartimentos separados por otros estancados, aumentaban su seguridad, tanto desde el punto de vista de las vías de agua como de los incendios. Diez mil toneladas de hierro se invirtieron en la construcción del casco, y tres millones de clavos remachados aseguraban la perfecta ensambladura de las tablas de sus costados.

El *Great-Eastern* desplaza veintiocho mil quinientas toneladas cuando cala treinta pies. Alijado, no cala más que seis metros y diez centímetros. Puede transportar diez mil pasajeros. De las trescientas setenta y tres cabeceras de partido del censo de Francia doscientas setenta y cuatro están menos pobladas o que lo estaría esta subprefectura flotante, si llevase el máximo de pasajeros.

Las líneas del *Great-Eastern* son muy largas. Su erguida roda tiene varios escobenes por donde pasan las cadenas de las áncoras; su proa muy aguda no presenta huecos ni sinuosidades, de suerte que es perfecta; su popa redonda y algo caída desluce un poco el conjunto. Sobre su cubierta se elevan seis palos y cinco chimeneas. Los tres

primeros, o sean los de proa son el «fore–gigger» y el «fore-mast», ambos palos de trinquete, y el «main-mast» o palo mayor. Los tres de popa se llaman «after-main-mast», «mizene-mast» y «after–gigger». El «fore-mast» y el «main-mast» llevan cangreja, gabias y juanetes, y los otros cuatro sólo velas triangulares, formando el conjunto cinco mil cuatrocientos metros cuadrados de excelente lona de la fábrica real de Edimburgo. Sobre las espaciosas cofas del segundo y tercer palo, podría maniobrar cómodamente una compañía de soldados. De éstos seis palos, sostenidos por obenques y brandales metálicos, el segundo, el tercero y el cuarto están hechos de palastro claveteado, verdaderas obras maestras de calderería. En la fogonadura miden un metro y diez centímetros de diámetro, y el mayor, el «main-mast», tiene doscientos siete pies franceses de altura mucho más que las torres de Nuestra Señora.

En cuanto a las chimeneas, las dos colocadas delante de los tambores, corresponden a la máquina de ruedas, las otras tres a la de hélice; y son enormes cilindros de treinta metros y medio de altura sujetos por cadenas.

En el interior del *Great-Eastern* la distribución está perfectamente entendida. Lleva a proa los lavaderos de vapor y los departamentos para la tripulación; a éstos sigue una cámara de señora y un gran salón adornado con lámparas, espejos y pinturas.

Estas magníficas piezas reciben la luz del día por claraboyas laterales sostenidas por elegantes columnatas doradas, y comunican con el puente, superior por anchas escaleras con peldaños de metal y pasamanos de caoba. Delante hay dispuestas cuatro filas de camarotes separadas por un pasadizo; unos se comunican por medio de una meseta y otros están situados en el piso inferior y se baja a ellos por una escalera especial.

Los tres vastos «dinning-rooms» de la popa presentan igual disposición para los camarotes. Desde los salones de proa a los de popa se pasa por unos corredores embaldosados, que dan la vuelta a la má-

quina de ruedas, entre sus paredes forradas de palastro y la repostería de a bordo.

Las máquinas del *Great-Eastern* están consideradas como obras maestras... iba a decir de relojería. Causan verdadero, asombro aquellas enormes ruedas funcionando con la precisión y suavidad de un cronómetro. La fuerza nominal de la máquina de ruedas es de mil caballos. Esta máquina se compone de cuatro cilindros oscilantes, de dos metros veintiséis de diámetro, unidos dos a dos, y cuyos émbolos, directamente articulados a las bielas, desarrollan 4’27 metros de carrera. La presión media es de veinte libras por pulgada cerca de un kilogramo sesenta y seis gramos por centímetro cuadrado, o sea, una atmósfera y dos tercios. La superficie, de calor de las cuatro calderas reunidas es de 780 metros cuadrados. Aquella «enginepadale» marcha con una calma majestuosa: su excéntrica; arrastrada por el árbol de movimiento, parece elevarse como un globo, y puede dar doce revoluciones por minuto, y contrasta singularmente con la máquina de la hélice rápida y más veloz, impulsada por la fuerza de sus 1.600 caballos de vapor.

Este «enginescrew» tiene cuatro cilindros fijos y horizontales y unidos de dos en dos, y sus émbolos, cuya carrera es de 1’24 metros, actúan directamente sobre el árbol de la hélice. Bajo la presión producida por sus seis calderas, cuyos hornos tienen una superficie, de calefacción de 1.175 metros cuadrados, la hélice, que pesa 60 toneladas, puede hacer hasta cuarenta y ocho revoluciones por minuto; pero entonces, jadeante, oprimida desatentada esta máquina vertiginosa se desboca por decirlo así, y sus largos cilindros parecen atacarse a golpes del émbolo, como dos enormes jabalíes.

Aparte esto, el *Great-Eastern* posee seis máquinas auxiliares para las diferentes faenas del buque y los cabrestantes. El vapor, como se ve, hace a bordo un papel importante en todas las maniobras.

Tal es este, *steam-ship* sin igual, que se distingue entre todos, lo cual no ha impedido que un capitán francés escribiese un día en su

diario de a bordo esta nota: «Encontrado un buque de seis palos y cinco chimeneas; supongo que es el *Great-Eastern*».

VIII

La noche del miércoles al jueves fue muy mala. Mi litera sufrió balances tremendos, y tuve que apoyar las rodillas y los codos contra los barrotes de seguridad; los sacos y maletas rodaban de un lado a otro; oíase un estrépito desusado en el salón inmediato, en el cual había doscientos o trescientos bultos, colocados allí provisionalmente, que chocaban ruidosamente contra los bancos y las mesa; golpeaban las puertas; los tabiques y mamparas crujían; vasos y botellas danzaban en sus móviles suspensiones, y la vajilla se hacía añicos en el suelo. Yo oí las sacudidas irregulares de la hélice y los golpes dé las ruedas que alternativamente se sumergían y azotaban el aire con sus paletas. Por todos estos síntomas comprendí que el viento había refrescado y que el *steam-ship* no permanecía insensible a las olas que lo tomaban al sesgo.

Después de una noche de insomnio, me levanté a las seis de la mañana y agarrado de una mano mi litera, me vestí con la otra como pude; pero, sin un punto de apoyo, no hubiera podido mantenerme en pie, y tuve que luchar seriamente, con mi levita para ponérmela. Salí luego del camarote y atravesé el salón contiguo, teniendo que ayudarme con pies y manos para salir del baturrillo de fardos. Subí la escalera de rodillas como un labriego romano trepara por las gradas de la «Scala santa de Poncio Pilatos», y al fin llegué a la cubierta donde me así vigorosamente al garfio de un torno.

Ya no había tierra a la vista: habíamos doblado por la noche el cabo Clear. En torno nuestro sólo se veía esa vasta circunferencia trazada por la línea del agua en el fondo del cielo azul. Grandes olas de color de pizarra que no llegaban a romperse hinchaban el mar. El *Great-Eastern,* tomado de través y sin llevar orientada ninguna vela que lo sostuviera daba horribles bandazos. Sus palos, describían en el espacio inmensos arcos de círculo, como si fueran enormes puntas de compás. El cabeceo era apenas perceptible es cierto, pero los balances

me impedían tenerme en pie. El oficial de cuarto, agarrado al puentecillo en que estaba parecía mecerse como en un columpio.

De garfio en garfio, conseguí ganar el tambor de estribor. Cuando me disponía a aproximarme a uno de Iba puntales de la pasarela tendida de rueda a rueda que la niebla habla puesto en extremo resbaladiza un cuerpo llegó rodando a mis pies. Era el doctor Dean Pitferge. Aquel ente original se puso de rodillas y mirándome, dijo:

-Esto va bien. La amplitud del arco descrito por los costados del *Great-Eastern* es de cuarenta grados, veinte de elevación y veinte de depresión.

-¿De veras? -exclamé riendo, no de la observación, sino por la ocasión en que se hacía.

-De veras -repitió el doctor -. Durante la oscilación, la velocidad de la arboladura es de un metro setecientos cuarenta y cuatro milímetros por segundo. Un buque transatlántico, que es la mitad menos ancho, no invierte m1s que ese tiempo en caer de una a otra borda.

-Entonces -le contestó – puesto que el *Great–Eastern* recobra tan pronto su perpendicular, debe tener exceso de estabilidad.

-Para él sí, pero no para los pasajeros –repuso lastimeramente, Dean Pitferge -; pues, como ve usted, éstos toman la horizontal más deprisa de lo que quisieran.

El doctor se levantó, muy satisfecho de su chiste, y ambos, sosteniéndonos mútuamente, pudimos llegar a uno de los bancos de la toldilla. Pitferge sólo había recibido algunas rozaduras y yo lo felicité por0ello, pues podía haberse roto la cabeza.

-¡Oh, esto no acabará aquí! –agregó -; no pasará mucho tiempo sin que nos suceda alguna desgracia.

-¿A nosotros?

-Al *steam-ship,* y, por consiguiente, a mi, a usted y a todos los pasajeros.

-Si habla usted en serio -le pregunté -, ¿por qué se ha embarcado?

-Porque no me disgustaría naufragar -respondió el doctor con gran flema.

-¿Y es ésta la primera vez que navega usted en el *Great-Eastern?*

-No: he hecho ya muchas travesías... por curiosidad.

-Entonces, no debe usted quejarse.

-No me quejo: hago constar los hechos y espero con impaciencia la hora de la catástrofe.

¿ Se burlaba el doctor de mí? Yo no sabía qué pensar. Sus ojillos me parecían muy irónicos, y quise saber a qué atenerme.

-Doctor -le dije -, ignoro en qué funda usted sus horrorosos pronósticos, pero permítame recordarle que el *Great-Eastern* ha atravesado veinte, veces el Atlántico y siempre sin graves contratiempos.

-No importa -respondió Pitferge. Este buque está «hechizado», para emplear la frase vulgar, y no se librará de su sino; y el que lo sabe no se fía de él. Recuerde usted, si no cuántas dificultades hallaron sus ingenieros para botarlo al agua. Más fácil hubiera sido lanzar al mar el hospita1 de Greenwich. Yo creo que el mismo Brunel que lo construyó, murió de resultas de la operación, como decimos los médicos.

-¿Es usted, acaso, materialista doctor?

-¿A qué viene esa pregunta?

-La hago, porque observo que muchos que no creen en Dios, creen en todo lo demás, hasta en el mal de ojo.

-Búrlese usted, amigo, pero déjeme, proseguir mis argumentos -repuso el doctor -. El *Great-Eastern* ha arruinado ya a dos compañías. Construido para transporte de emigrantes y de mercancías a Australia, no ha ido a la Australia... Combinado para aventajar en velocidad a algunos paquebotes transoceánicos, ha quedado muy inferior a ellos.

-De ahí -dije -se deduce que...

-Espere -contestó el doctor -. Uno de los capitanes del *Great-Eastern* se ha ahogado ya y era de los más hábiles, pues sabia cortar las olas de modo que evitaba estos insoportables balances.

-Debemos deplorar la muerte de ese hombre tan hábil, y eso es todo.

-Además -siguió Pitferge sin hacer caso dé mi incredulidad -; se cuentan ciertas historias acerca de este vapor. Dícese que un pasajero que se había extraviado en sus profundidades como un explorador en los bosques de América no ha sido hallado aún.

-¡Ah! - exclamé irónicamente -; ¡eso ya es algo!

-Cuentan también -prosiguió el doctor -, que durante la construcción de las calderas un mecánico quedó soldado, por descuido, dentro de una de ellas.

-¡Bravo! – exclamé -. ¡Un maquinista soldado! *E ben trovato*. ¿Y usted cree esto, doctor?

-Lo que yo creó - me respondió Pitferge -, es que nuestro viaje ha comenzado mal y acabará peor.

-Pero el *Great-Eastern* es un buque sólido y de construcción tan perfecta que le permite resistir como una roca y desafiar los mares más borrascosos.

-No dudo de su solidez -repuso el doctor -; pero déjele caer en el hueco de las olas, y verá si se levanta. Es un gigante cuya fuerza no está proporcionada a su talla. Las máquinas son demasiado débiles para él. ¿Ha oído usted hablar de su decimonono viaje, entre Liverpool y Nueva York?

-No, doctor.

-Pues bien, yo estaba a bordo. Habíamos salido de Liverpool el 10 de diciembre, un martes. Los pasajeros eran numerosos y todos llenos de confianza. Mientras estuvimos al abrigo de las olas a lo largo de la costa de Irlanda todo fue muy bien: ni balances, ni enfermos, ni mareos. A la mañana siguiente continuó la misma indiferencia respecto al mar, la misma satisfacción entre los pasajeros; pero, a mediodía el viento refrescó. Las olas de alta mar nos embistieron al sesgo, el *Great-Eastern* empezó a dar bandazos, y todos los pasajeros, así hombres como mujeres, se encerraron en sus camarotes. A las cuatro de la tarde el viento era tempestuoso : los muebles empezaron a danzar y un

servidor de usted hizo añicos con una cabezada uno de los espejos del salón. La vajilla se hizo pedazos también. ¡Qué estrépito infernal! Un golpe de mar arrancó ocho lanchas de sus pescantes. En aquel momento se agravó la situación: hubo que parar la máquina de ruedas; pues un enorme trozo de plomo, desprendido a impulso de los balances, iba. a introducirse entre sus engranajes. Sin embargo, seguimos navegando a impulso da la hélice. Volvieron a funcionar las ruedas a media velocidad; pero una de ellas, durante su descanso, se había falseado y sus rayos y paletas rozaban el casco del buque. Fue necesario detener de nuevo la máquina y contentarnos con la hélice para mantenernos a la capa. ¡Qué noche tan horrible! La tempestad había redoblado. El *Great-Eastern* había caído en el hueco de las olas y no podía levantarse. Al romper el día no quedaba ni un solo herraje de las ruedas: se largaron algunas velas para maniobrar y levantar el buque pero el huracán las echó a volar como cometas. La confusión fue indescriptible. Las cadenas arrancadas de su sitio rodaban de una banda a la otra: se hundió el piso de una cuadra y cayó una vaca en la cámara de señoras, a través de la escotilla. Nueva desgracia: se rompió la caña del timón, quedando el buque sin gobierno. Poco después se oyeron choques espantosos : era un depósito de aceite, que pesaba tres mil kilos, cuyas amarras se habían roto y que rodando por el entrepuente, chocaba alternativamente contra los costados interiores, que parecía iba a derribarlos. Pasó el sábado en medio de un terror general, pues continuábamos en. el hueco, de las olas, y hasta el domingo no empezó a calmar el viento. Un ingeniero americano, que iba como pasajero, logró amarrar algunas cadenas al azafrán del timón, y maniobrando poco a poco. logró levantar el *Great-Eastern;* ocho días después de haber salido de Liverpool, entrábamos de arribada en Queen’s Town. ¿Quién sabe, señor, dónde estaremos dentro de ocho días?

IX

Fuerza es confesarlo; lo dicho por el doctor Dean Pitferge no era tranquilizador, y si los pasajeros la hubiesen oído, se habrían estremecido de seguro. Pero, ¿se burlaba o hablaba en serio? ¿Era cierto que seguía al *Great-Eastern* en todas sus travesías para asistir a una catástrofe? Todo es posible tratándose de un extravagante, sobre todo si es inglés.

Pero el buque continuaba su ruta balanceándose como un bote y siguiendo sin desviarse la línea loxodrómica de los buques de vapor. Ya se sabe que en una superficie plana el camino más corto de un punto a otro es la línea recta: en la esfera es la línea curva formada por la circunferencia de los círculos máximos.

Los buques de vapor, para abreviar su travesía tienen interés en seguir dicha curva, pero los de vela no pueden guardarla cuando tienen viento contrario. Unicamente los *steamers*, son dueños de seguir rigurosamente los círculos máximos, y esto fue lo que hizo el *Great-Eastern*, remontando un poco hacia el Noroeste.

Los balances continuaban. El horrible mareo, que es contagioso y epidémico, hacia rápidos progresos. Algunos pasajeros, pálidos, exangües, con las narices afiladas y las mejillas hundidas, permanecían aún sobre cubierta para respirar el aire libre. La mayor parte de ellos estaban furiosos contra el desdichado *steam-ship*, que se portaba como una boya y contra *la Sociedad de Fletadores*, en cuyos prospectos decía que el «mareo era desconocido a bordo».

A las nueve de la mañana se divisó un objeto a tres millas a babor. ¿Era un cadáver, el esqueleto de una ballena o de un buque? No podía aún verse. Un grupo de pasajeros válidos, reunidos sobre la toldilla de proa observaban aquel bulto que flotaba a trescientas millas de la costa más inmediata.

El Great-Eastern avanzaba hacia aquel objeto, sobre el cual asestaba todo el mundo sus anteojos. Los comentarios aumentaban;

entre los americanos y los ingleses, para quienes todo pretexto de disputa es bueno, empezaban las apuestas. En medio de aquellos furibundos porfiadores, reparé en un hombre de elevada estatura cuya fisonomía me chocó, porque se observaban en ella signos inequívocos de la mayor doblez. Aquel individuo tenía estereotipado en todas sus facciones un sentimiento de odio, que no podía escapar ni a los fisonomistas ni a los fisiólogos; una arruga vertical y profunda partía de su frente; su mirada era audaz y a la vez penetrante, las cejas juntas, los hombros levantados, la cabeza alta en fin, todos los indicios de: una gran impudencia unida a la mayor truhanería. ¿Quién era aquel hombre? Lo ignoraba pero me fue antipático. Hablaba siempre en alta voz, y con un acento que parecía un insulto. Algunos acólitos dignos de él, celebraban sus chistes de mal gusto. Aquel personaje sostenía que lo que se veía era una ballena y apoyaba su opinión con apuestas considerables, que inmediatamente eran aceptadas.

Estas apuestas ascendían ya a algunos miles de dollars y las perdió al fin, pues aquel objeto era el casco de un buque. El *steam-ship* se acercaba rápidamente a él, y ya se veía el sobre verdoso de su forro. Era un brikbarca desarbolado y tumbado sobre uno de sus costados. Debía desplazar quinientas o seiscientas toneladas. De sus obenques pendían trozos de cadena.

¿Había sido abandonado aquel buque por su tripulación? Tal era la cuestión, o como dicen los ingleses, la *great attraction* del momento. No se veía a nadie sobre aquel casco. ¿Se habrían refugiado los náufragos en su interior? Con ayuda de mi anteojo, vi al cabo de un rato algo que se movía hacia la proa del buque; pero pronto conocí que era el resto de un foque que el viento agitaba.

A media milla de distancia todos los detalles de aquel casco fueron visibles. Era nuevo y estaba bien conservado: su cargamento, que se había corrido a impulso del huracán, le obligaba a permanecer sobre la banda de estribor. Era indudable que aquel buque había tenido que sacrificar en un momento crítico su arboladura. El *Great-Eastern* se aproximó a él y le dio la vuelta anunciando su presencia con innu-

merables silbidos que desgarraban el aire; pero el casco permanecía mudo e inanimado. En toda aquella extensión de mar hasta el horizonte no se veía nada; en los costados del buque náufrago no había ni una lancha.

La tripulación había tenido sin duda tiempo de salir: pero, ¿le fue posible llegar a tierra que estaba a trescientas millas de distancia? ¿Habrían podido resistir dos frágiles canoas el ímpetu de las olas, que tan horriblemente balanceaban al *Great-Eastern?* ¿A qué fecha se remontaría aquella catástrofe? A juzgar por los tiempos reinantes, no había que buscar muy lejos, al Oeste, el teatro del naufragio ¿No hacía ya mucho tiempo que aquel casco derivaba a impulso de la corriente y del viento? Todas estas preguntas debían quedar sin respuesta.

Cuando el vapor pasó junto al buque náufrago, leí distintamente en su espejo de popa el nombre de *Lérida* pero no estaba indicada su matrícula. Por su forma por su airoso corte, por el aspecto particular de su estrave, los marineros aseguraron que era de construcción americana.

Un buque mercante, un barco de guerra no hubiera titubeado, en remolcar aquel casco, que sin duda encerraba un cargamento valioso. Sabido es que en tales casos, las ordenanzas marítimas conceden al salvador del buque la tercera parte de su valor; pero el *Great-Eastern*, encargado de un servicio regular, no podía remolcar aquellos restos durante millares de millas. Volver atrás para conducirle al puerto más cercano era igualmente imposible. Fue preciso, por lo tanto, abandonarlo, con gran disgusto de los marineros, y, al poco rato, aquel casco no fue más que un punto imperceptible que desapareció en el horizonte. El grupo de pasajeros se dispersó, volviendo los unos al salón, otros a los camarotes. La bocina que dio al poco rato la señal del *lunch* no logró despertar a cuantos dormían o estaban abatidos por el marco.

Al mediodía el capitán Anderson dispuso que se colocasen las dos gavias y el trinquete, y el buque mejor apoyado de esta manera balanceó menos. Los marineros trataron de orientar la cangreja arrollada a su verga con arreglo a un nuevo sistema; pero el sistema debía

ser demasiado bueno, pues la vela no pudo aprovecharse en todo el viaje.

X

A pesar de los movimientos desordenados del buque la vida de a bordo se iba agonizando. Para un anglosajón, nada hay más fácil: el paquebote es su barrio, su calle su habitación que se movía y estaban como en su casa. El francés, por el contrario, siempre parece que viaja cuando viaja.

Cuando el tiempo lo permitía la multitud afluía a las anchas calles de la cubierta. Todos aquellos paseantes, que conservaban la perpendicular a pesar de los balances, parecían beodos a quienes la embriaguez hubiese producido en un mismo instante el mismo modo de andar. Cuando los pasajeros no subían a cubierta permanecían ya en las cámaras particulares, ya en el gran salón, donde se entretenían oyendo las ruidosas armonías de los pianos. Preciso es confesar que aquellos instrumentos, tan *borrascosos* como el mar, no hubieran permitido a todo un Listz dar pruebas de su talento. Los bajos faltaban cuando el are se inclinaba a babor y los tiples cuando a estribor, produciendo claros en la armonía y vacíos en la melodía; pero esto no preocupaba gran cosa a los sajones. Entre aquellos aficionados, me llamó la atención una mujer alta y flaca que debía ser muy inteligente en música. En efecto, para facilitar la lectura de las piezas que ejecutaba habla señalado todas las notas con un número, y todas las teclas del piano con otro número correspondiente. Si la nota estaba señalada con el 27, tocaba la tecla 27 y si aquella llevaba el 53 pulsaba Ja tecla 53, sin preocuparse del ruido que producía en torno de ella ni del estrépito de otros pianos que resonaban en los salones vecinos, ni de los importunos chiquillos que iban a destruir los acordes descargando puñetazos en las octavas libres del teclado.

Durante el concierto, los concurrentes leían los libros esparcidos por las mesas. Si uno de ellos tropezaba con un pasaje interesante, lo leía en voz alta mientras su auditorio le escuchaba complacido y lo saludaba con un murmullo de aprobación. En los divanes había una

porción de esos periódicos ingleses o americanos que parecen viejos, aunque no se cortan jamás. La operación de desdoblar aquellos inmensos pliegos es incómoda puesto que extendidos ocuparían una superficie de muchos metros cuadrados; pero está de moda no cortarlos, y no se cortan. Un día tuve la paciencia de leer el *New-York Herald* en tales condiciones, y leerlo de cabo a rabo; pero júzguese si quedaría recompensado mi trabajo al hallar este, anuncio: «M. X..., ruega a la bella miss Z, a quien encontró ayer en el ómnibus de la calle veinticinco, se sirva pasar a verlo al cuarto núm. 17 del hotel San Nicolás, pues desea tratar con ella de matrimonio». ¿ Qué hizo la bella miss Z? No quise saberlo.

Pasé toda aquella tarde en el salón principal observando y charlando. La conversación no podía dejar de ser interesante, pues mi amigo Dean Pitferge, había venido a sentarse a mi lado.

-¿Está usted mejor de su caída? -le pregunté.

–Perfectamente -me respondió -. Pero esto no marcha.

-¿Qué es lo que no marcha? ¿Usted?

-No, el buque. Las calderas de la hélice funcionan mal. No hay suficiente, presión.

–¿Desea usted llegar pronto a Nueva York?

–Nada de eso. Hablo como mecánico solamente. Me hallo muy a gusto aquí, y sentiría de veras separarme de esa colección de seres originales, que la casualidad ha reunido a bordo... para mi entretenimiento.

–¡De seres originales! -exclamé, mirando a los viajeros que afluían al salón -. ¡Pero si toda esa gente se parece!

-¡Bah! - exclamó el doctor -; se ve que no los conoce usted muy bien. La especie es la misma convengo en ello, pero, ¡cuánta variedad existe! Considérela en ese grupo de despreocupados, que tienen las piernas extendidas sobre los divanes y el sombrero encasquetado. Esos son yankees, pero de pura raza de los pequeños Estados del Maine, de Vermont o de Connecticut, productos de la Nueva Inglaterra hombres de inteligencia y de acción; un poco sometidos a la influencia de los

reverendos, pero que estornudan sin volver la cara. ¡Ah! amigo mío, ésos son verdaderos sajones de naturaleza a propósito para el lucro. Encierre usted dos yankees en una habitación, y al cabo de una hora uno de ellos habrá ganado diez dollars al otro.

-No le pregunto cómo -respondí riendo -; pero con ellos veo: un hombrecillo que se mueve como una veleta vestido con un largo gabán y un pantalón negro algo corto. ¿Quién es ese señor?

-Es un ministro, protestante; un hombre *considerable* de Massachusetts y que va a reunirse con su mujer, una ex institutriz, muy comprometida en un proceso célebre.

-¿Y aquel otro alto y sombrío, que parece hallarse absorto en sus cálculos?

-Ese hombre, calcula en efecto - dijo el doctor -. Calcula siempre.

_¿ Problemas ?

-Yo : sobre su fortuna. Es un hombre, considerable. A toda hora sabe lo que posee, hasta el último centavo. Es tan rico que, en Nueva York, un barrio entero está construido en terrenos de su propiedad. Hace un instante poseía 1,625,367 dollars; mas ahora sólo le queda 1.625.366 dollars y un cuarto.

-¿Y por qué esa diferencia en su fortuna?

-Porque acaba de fumarse un cigarro de treinta sueldos.

Las salidas del doctor Dean Pitferge, me hacían mucha gracia. Le señalé otro grupo reunido en otro punto del salón.

-Aquéllos -me dijo, -son habitantes del Far–West. El más corpulento, que parece el primer pasante de un abogado, es un hombre *considerable* el gobernador del Banco de Chicago. Lleva siempre debajo del brazo un álbum, con vistas de su querida ciudad. Está orgulloso de ella y con razón: ¡una ciudad fundada en 1836 en un desierto, y que cuenta hoy con cuatro mil almas, incluso la suya! ¿Y no *ve,* usted junto a él una pareja californiana? La joven es delicada y encantadora el marido demacrado, en extremo, es antiguo mozo de labranza que cierto día se puso a labrar pepitas de oro. Ese personaje...

-Es un hombre *considerable* - dije yo.

-Exacto - contestó el doctor -, como que su capital se cuenta por millones.

-¿Y ese: individuo alto, que mueve sin cesar la cabeza de arriba abajo como un negro de reloj?

-Ese personaje - respondió el doctor -en el célebre Cokburn de Rochester, el estadístico universal, que lo ha pesado y medido todo, que ha calculado todas las dosis, que lo ha contado todo. Interrogue usted a ese inofensivo maniático. Él le dirá cuánto pan ha comido en toda su vida un hombre de cincuenta años y el número de metros cúbicos de aire que ha respirado. Él le dirá cuantos volúmenes en cuarto llenarían las palabras de un abogado de *Temple Bar*, y cuántas millas camina diariamente un cartero llevando sólo, cartas amorosas. Él le dirá el número de viudas que pasan en una hora por el puente de Londres, y cuál sería la altura de una pirámide construida con los *sandwiches* consumidos anualmente por los ciudadanos de la Unión. Él le dirá....

El doctor, lanzado a toda velocidad, hubiera continuado si otros personajes que desfilaron por delante de nosotros no le hubieran interesado. ¡Qué tipos tan diversos entre aquella multitud de pasajeros! Pero ni un desocupado, pues no se pasa de un continente a otro sin motivos serios. La mayor parte iba a buscar fortuna sin duda a aquella tierra americana olvidando que a los veinte años un yankee se ha hecho ya una posición, y que a los veinticinco es demasiado viejo para entrar en lucha.

Entre aquellos buscadores, inventores y buscavidas, me indicó el doctor Dean Pitferge algunos muy interesantes, como por ejemplo, un sabio químico, un rival del doctor Liebig, que pretendía había encontrado el modo de condensar todos los elementos nutritivos de un buey en una pastilla de carne del tamaño de un peso, e iba a acuñar monedas con los rumiantes de las Pampas; –otro inventor de un motor portátil, un caballo de vapor que llevaba encerrado en una caja de reloj –, corría a explotar su privilegio de invención a la Nueva Inglaterra; otro, francés, de la calle Chapon, llevaba treinta mil muñecas de car-

tón, que decían «papá» con acento americano y no dudaba que tenía hecha ya su fortuna.

Y sin contar aquellos entes originales, ¡cuántos otros había cuyos secretos no podía suponerse! Quizá entre ellos había algún cajero que iba huyendo de una caja vacía, mientras que algún detective, fingiéndose amigo suyo, esperaba tan sólo que el *Great-Eastern* llegase a Nueva York para echarle mano. Tal vez podría reconocerse entre aquella muchedumbre alguno de esos emprendedores de negocios clandestinos y nada limpios, que hallan siempre accionistas crédulos, aun cuando el negocio se titule *Compañía oceánicA para alumbrado por gas de la Polinesia o sociedad general de los carbones incombustibles.*

En aquel momento me distrajo la entrada de una joven parejo, que parecía invadida de un prematuro aburrimiento.

-Esos son peruanos -me dijo el doctor -, casados hace un año; van paseando su luna de miel por todo el mundo. Salieron de Lima la noche de bodas; se adoraron en el Japón, se amaron en Australia se toleraron en Francia; riñeron en Inglaterra y probablemente se separarán en América.

-Y, ¿quién es ese hombre alto y de altivo porte que entra en este momento? Con su negro bigote parece un militar.

-Es un mormón - me respondió el doctor -; un *elder*, Mr. Hatch, uno de los grandes predicadores de la Ciudad de los Santos. ¡Qué buen tipo! Repare usted en su arrogante mirada en esa fisonomía digna en ese continente tan distinto de los yankees. Mister Hatch, regresa de Alemania y de Inglaterra donde ha predicado el mormonismo con buen resultado, puesto que esa secta cuenta en Europa con muchos adeptos; a quienes permite conformarse con las leyes de todos los países.

-Yo creía que en Europa estaba prohibida la poligamia.

-Sin duda pero no crea usted que la poligamia sea obligatoria para los mormones. Briggam Young tenía un harén, porque así le con-

venía; pero no todos sus adeptos lo imitan en las orillas del lago Salado.

-¡Caramba! ¿Y mister Hatch?

-Mister Hatch sólo tiene -una esposa y aun le parece demasiado. Además, ya nos explicará su sistema en una conferencia que dará una noche de éstas.

-Se llenará el salón - dijo yo.

-Sí - respondió Pitferge -, si el juego no le quita el auditorio. Ya sabe usted que se juega en la cámara de proa: allí hay un inglés de figura aviesa y desagradable que según creo, dirige esa turba de jugadores. Es un canalla de la peor especie. ¿Ha reparado en él?

Algunos pormenores que añadió el doctor, me hicieron recordar el individuo que aquella mañana se señaló por sus apuestas. Mis sospechas no me habían engañado. Dean Pitferge me hizo saber que se llamaba Enrique Drake, hijo de un negociante de Calcuta jugador, libertino, duelista y casi arruinado, que iba probablemente a América a probar una vida de aventuras.

-Esas gentes - añadió el doctor -, encuentran siempre aduladores que les estimulan, y ése tiene ya su círculo de pillos, del cual forma el punto céntrico. Entre ellos está un hombrecillo bajo, de cara redonda, nariz chata labios gruesos y con anteojos de oro, que debe, ser un judío alemán injerto de bordelés. Se titula doctor, y dice que va a Quebec, pero me parece, un farsante de baja estofa y un admirador de Drake.

Dean Pitferge, que pasaba con facilidad de un asunto a otro, me tocó con el codo. Dirigí la vista a la puerta del salón, y vi un joven de veintidós años y una señorita de diecisiete que entraban asidos del brazo.

-¿Dos recién casados? - pregunté.

-No - me respondió el doctor con un tono medio enternecido -; dos antiguos prometidos que sólo esperan llegar a Nueva York para casarse. Acaban de dar la vuelta al mundo, con la autorización de sus familias, se entiende y ahora saben ya que han nacido el uno para el otro. ¡Guapos jóvenes! Da gusto al verlos asomados a la escotilla de la

máquina muy entretenidos en contar las vueltas de las ruedas, que no andan con la velocidad que ellos desearían. ¡Ay, si nuestras calderas pudieran calentarse hasta el rojo blanco como esos corazones, ya vería usted cómo subiría su presión!

XI

A las doce y media de aquella mañana fijó un timonel la siguiente nota a la puerta del gran salón:

Latitud: 51º 15' N.

Longitud: 18º 13' 0.

Distancia: Fastenet, 323 millas.

Lo que indicaba que al mediodía estábamos a 323 millas del faro de Fastenet, el último que vimos en la costa de Irlanda y a los 51º 15' de latitud Norte y 18º 13' de longitud Oeste del meridiano de Greenwich. El capitán hacía conocer así diariamente a los pasajeros el sitio en que nos encontrábamos; de modo que consultando aquellas notas y refiriendo sus indicaciones a un mapa se podía seguir el rumbo del *Great-Eastern.* Hasta entonces el *steam-ship sólo* había navegado 323 millas en 36 horas. Aquello era insuficiente, pues un paquebote que se estime en algo, debe navegar lo menos 300 millas en veinticuatro horas.

Me separé del doctor, y pasó el resto del día con Fabián. Nos habíamos retirado a la popa a lo cual llamaba Pitferge «ir a pasearse por el campo». Allí, aislados y apoyados en la borda contemplábamos el mar inmenso. Las olas exhalaban penetrantes olores que llegaban hasta nosotros, y los rayos de luz refractados producían pequeños arcos iris que jugueteaban entre la espuma. La hélice hervía a cuarenta pies bajo nuestros ojos, y cuando se sumergían sus ramas azotaban las olas con más furia, haciendo centellear su cobre. El mar parecía una vasta aglomeración de esmeraldas líquidas. La vedijosa estela del buque se prolongaba hasta perderse de vista confundiéndose en una misma vía láctea los remolinos de las ruedas y los de la hélice. Aquella blancura sobre la cual se distinguían caprichosos dibujos, me parecía un inmenso encaje de punto de Inglaterra tendido sobre un fondo azul. Cuando las gaviotas de alas blancas festoneadas de negro vola-

ban por encima de las aguas, su plumaje relucía y se iluminaba con rápidos reflejos.

Fabián contemplaba silencioso la magia de las olas. ¿Qué veía en aquel líquido espejo que se prestaba a los más extraños caprichos de la imaginación? ¿Pasaba por delante de sus ojos alguna fugitiva imagen que le dirigía un adiós supremo? ¿Distinguía alguna sombra sumergida en aquellos remolinos? Me parecía más triste que de costumbre y no me atrevía a preguntarle la causa de su tristeza.

Después de nuestra larga ausencia a él le tocaba confiarme sus penas y a mí esperar sus confidencias. No me dijo acerca de su existencia pasada sino lo que quiso que yo conociese; su vida de guarnición en las Indias, sus cacerías, sus aventuras; pero respecto a las impresiones de su corazón, a la causa de aquellos suspiros que hinchaban su pecho, ni una palabra. Sin duda Fabián no era de esos que buscan un lenitivo a sus dolores, confiándolos a un amigo, y se resignaba a padecer.

Ambos permanecíamos asomados al mar, y cuando me volví observé que las dos enormes ruedas emergían alternativamente a impulso de los balances del buque.

De pronto, Fabián me dijo:

-Esa estela es verdaderamente magnífica; dijérase que sus ondulaciones se complacen en trazar letras. ¡Mire usted cuánta *l* y cuánta *e*! ¿ Me equivoco acaso? ¡No! ¡no! son letras. ¡Siempre las mismas!

La imaginación sobreexcitada de Fabián veía en aquellos remolinos lo que él quería ver. Pero, ¿qué significaban aquellas letras? ¿Qué recuerdo evocaban en el corazón de Fabián? Este se había sumido de nuevo en su contemplación silenciosa hasta que me dijo bruscamente:

-¡Vámonos! ¡Ese abismo me atrae!

-¿Qué tiene usted, Fabián? -le pregunté estrechando sus dos manos -, ¿qué tiene, amigo mío?

-Tengo - dijo oprimiéndose el pecho -, tengo aquí un mal que ha de matarme.

-¿Un mal? -le dije -, ¿un mal incurable?

-Sí. ¡Oh, sí!

Y sin añadir más, Fabián bajó al salón, y entró en su camarote.

XII

Al otro día, sábado 30 de marzo, el tiempo era hermoso. Brisa suave y tranquilo el mar. Los fuegos de los hornos, activamente alimentados, hablan aumentado la presión. La hélice daba treinta y seis vueltas por minuto. La velocidad del *Great-Eastern* pasaba de doce nudos.

El viento habla pasado al Sur el segundo de a bordo hizo orientar las dos gavias y la cangreja, y el buque mejor equilibrado, no sufría ningún balance.

Con aquel hermoso cielo inundado de luz, reinó gran animación sobre cubierta. Las señoras se presentaron en las toldillas vestidas con esmero. Unas a pasear, y otras a sentarse... iba a decir sobre el césped, a la sombra de los árboles; los niños volvieron de nuevo a sus juegos, interrumpidos dos días, haciendo correr por todas partes; sus cochecitos con muñecas. Sólo faltaban algunos soldados, con las manos metidas en los bolsillos y mirando al cielo, para que cualquiera se hubiera creído en un paseo francés.

A las doce menos cuarto, el capitán Anderson y dos oficiales subieron al puente. El tiempo era favorable para hacer observaciones, e iban a tomar la altura del sol. Cada uno de ellos tenía en la mano su sextante y de vez en cuando observaban el horizonte del Sur hacia el cual los espejos inclinados de los instrumentos debían presentar el astro del día.

-Las doce -dijo al poco rato el capitán.

Al instante el timonel tocó la hora en la campana del puente y todos los relojes del buque se arreglaron por el sol cuyo paso por el meridiano acababa de anunciarse.

Media hora después, se fijó este cartel:

Latitud*: 51º 10’ N.*

Longitud: *24º 13’ 0.*

Marcha: *227 millas*. Distancia: *550.*

Habíamos recorrido, pues, doscientas veintisiete millas desde las d~ del día anterior. En aquel momento era la una y cuarenta y nueve minutos en Greenwich, y el *Great-Eastern* se hallaba a ciento cincuenta y cinco millas de Fastenet.

-No vi a Fabián en todo el día. Varias veces m acerqué a su camarote, preocupado por su ausencia y pude cerciorarme de que no había salido de él.

Aquella multitud que obstruía la cubierta del bu que debía disgustarle; evidentemente huía de aquel tumulto y buscaba la soledad. Pero encontré al capitán Corsican, y estuvimos paseando una hora por la toldilla: hablamos naturalmente de Fabián, y no pude menos de referir al capitán lo que había pasado la víspera entre Mac-Elwing y yo.

-Sí -me contestó Corsican con una emoción que no trató de ocultar -, hace dos años que Fabián tenía el derecho de creerse el más dichoso de los hombres, y hoy es el más desgraciado.

Archibaldo Corsican me hizo saber, en pocas palabras, que Fabián había conocido en Bombay a un joven hermosísima llamada miss Hodges. La amó y fue correspondido. Nada se oponía al parecer a ü enlace entre miss Hodges y el capitán Mac-Elwing cuando, previo el consentimiento de su padre, fue solicitada ésta por el hijo de un comerciante de Calcuta. Era un *negocio*, un negocio ajustado da antemano Hodges, positivista duro, poco, sentimental, se veía entonces en una situación delicada respecto a su corresponsal de Calcuta: aquel matrimonio podía arreglar muy bien las cosas, y sacrificó la felicidad de su hija a su interés personal. La pobre niña no pudo oponerse. Dieron su mano a un hombre, a quien no amaba y que probablemente no la amaría tampoco a ella. Puro negocio; mal negocio y peor acción. El marido se llevó o, su mujer al día siguiente de la boda, y desde entonces Fabián, loco de dolor, herido de muerte, no habla vuelto a ver a la que seguía amando con Pasión.

Terminado aquel relato comprendí que en efecto, el mal que padecía Fabián era grave.

-¿Cómo se llama ella? - pregunté al capitán.

-Elena Hodges -me respondió.

¡Elena! Este nombre me explicaba las letras que Fabián creía ver en la estela del buque.

-Y su marido, ¿cómo se llamaba? - volví a preguntar.

-Enrique Drake.

–¡Drake! –exclamé -. Ese hombre está a bordo.

-¿El aquí? - replicó Corsican, asiéndome la mano y mirándome con fijeza.

-Sí, a bordo.

-¡Dios quiera - dijo gravemente el capitán -, que Fabián y él no lleguen a encontrarse! Afortunadamente no se conocen o al menos Fabián no conoce a Enrique Drake. Pero este nombre pronunciado delante de él provocaría una explosión.

Entonces referí al capitán Corsican lo que sabía respecto a Drake, es decir, lo que me había contado el doctor Dean Pitferge. Describí, tal cual era, a aquel aventurero insolente, pendenciero, arruinado por el juego y la crápula y decidido a emprenderlo todo para reponer su fortuna. En aquel momento Drake, pasó cerca de nosotros, y se lo enseñé al capitán. Los ojos de Corsican se animaron de pronto, e hizo un movimiento de cólera que logró contener.

-Sí -me dijo -. Tiene aspecto de canalla. Pero, ¿a dónde va?

–A América según dicen a pedirle al azar lo que no quiere, pedir al trabajo.

–¡Pobre Elena! -murmuró el capitán -. ¿Dónde estará?

-¿La habrá abandonado ese infame?

-¿Y por qué no ha de estar a bordo? - dijo Corsican mirándome.

Aquella idea pasó por mi imaginación por primera vez; pero la deseché. No, Elena no estaba, no podía estar a bordo; no hubiera escapado, a la fina vista del doctor Pitferge. No, ella no acompañaba a Drake, en aquella travesía.

-¡Ojalá sea cierto! - me respondió el capitán Corsican -, porque la vista de esa pobre víctima reducida a tanta miseria sería un golpe,

terrible para Fabián. No sé sucedería: Fabián es capaz de matar a Drake como a un perro. Puesto que usted amigo de Fabián, como yo, le pido una prueba de esa amistad. No le perdamos nunca de vista y, en caso necesario, que uno de nosotros esté siempre dispuesto a interponerse entre él y su rival. Demasiado comprenderá usted que no puede efectuarse un duelo entre esos dos hombres. Ni aquí ni en ninguna parte, puede casarse una mujer con el matador de su marido, por indigno que éste haya sido.

Comprendí perfectamente la reflexión del capitán Corsican. Fabián no podía tomarse la justicia por su mano. Esto era sin duda pecar de previsor; pero, dadas las contingencias de las cosas humanas, ¿por qué no habíamos de estar prevenidos? Un presentimiento me inquietaba. ¿Sería posible que en aquella existencia común de a bordo; que en aquel contacto diario de todos los pasajeros, no llegara a llamar la atención de Fabián la bulliciosa personalidad de Drake? Un incidente, un detalle cualquier un nombre pronunciado, ¿no podría ponerles frente a frente? ¡Ah, cuánto habría deseado acelerar la marcha de aquel 8teamship que a ambos nos llevaba! Antes de separarme, del capitán Corsican, le prometí velar por nuestro amigo y observar a Drake, y él se comprometió a no apartarse de su lado y a no perderlo de vista y estrechándome la mano nos separamos.

Al anochecer, el viento del Sudoeste condensó algunas brumas sobre el Océano. La obscuridad era grande los salones, brillantemente, iluminados, contrastaban con aquellas tinieblas profundas. Resonaban sucesivamente, romanzas y valses, que obtenían invariablemente aplausos frenéticos y hasta se prorrumpió en hurras cuando el chusco T... se puso, al piano y silbó algunas canciones con el aplomo de un pilluelo.

XIII

El día siguiente, 31 de marzo, era domingo, ¿Cómo se pasaría el día a bordo? Sería el domingo inglés o americano, que cierra los *laps* y los *bars*, durante la hora de los oficios; que detiene el cuchillo del carnicero sobre el cuello de su víctima; que paraliza la pala del panadero en la boca del horno; que suspende los negocios; que extingue el fuego de las fraguas, y condensa el humo de las fábricas; que cierra las tiendas, abre las iglesias y detiene el movimiento de los trenes de ferrocarril, al contrario de lo que sucede en Francia? Sí, debía ser así, poco más o menos.

De momento, observando la fiesta dominical y aunque el tiempo era magnífico y el viento favorable el capitán no mandó desplegar las velas, con lo cual se habrían adelantado algunos nudos; pero hubiera sido *improper.* Yo me consideraba dichoso con que se permitiese a las ruedas y a la hélice operar sus revoluciones cotidianas, y cuando pregunté a un terrible puritano de a bordo la razón de aquella tolerancia me respondió con gravedad:

-Señor, es necesario respetar lo que viene directamente de Dios. El viento está en su mano: el vapor en la de los hombres.

Me di por satisfecho con aquella razón, y observó lo que pasaba a bordo.

La tripulación se había vestido de gala y con suma limpieza. Los oficiales y maquinistas llevaban sus mejores uniformes con botones dorados; los zapatos relucían con un brillo británico, competían con la intensa radiación de los sombreros de hule: toda aquella gente parecía calzada y cubierta de estrellas. El capitán y su segundo daban el ejemplo, y muy puestos de guantes nuevos, abotonados militarmente, lucientes y perfumados, se paseaban por la toldilla esperando la hora del oficio.

El mar estaba hermoso y resplandecía bajo los primeros rayos de la primavera. Ni una vela se divisaba. El *Great-Eastern,* ocupaba sólo

el centro matemático, de aquel inmenso horizonte. A las diez, la campana de a bordo empezó a tañer lentamente y con intervalos regulares. La tocaba un timonel vestido de gala arrancando a aquella campana una especie, de sonoridad religiosa muy diferente de los ruidos metálicos con que acompaña a los silbidos de las calderas cuando el *steam-ship* navega en medio de las brumas. Tentado estaba uno de buscar con la vista el campanario del pueblo llamándonos a misa.

Numerosos grupos aparecieron en aquel momento a la puerta de los salones de proa y de popa. Hombres, mujeres y niños, todos iban cuidadosamente vestidos como hacía al caso. Pronto se llenaron las anchas calles de la cubierta; los paseantes se saludaban ceremoniosamente. Cada cual tenía en la mano su libro de oraciones, y todos esperaban que el último toque anunciase el principio de los oficios. A los pocos instantes pasó un camarero con una porción de biblias amontonadas en Ja bandeja en que solían servirse los *sándwichs,* y que fue colocando en los bancos de la capilla.

Era ésta el comedor principal formada por la cámara de popa el cual se parecía exteriormente, por su longitud y regularidad al palacio del Ministerio de Hacienda de la calle de Rívoli. Entré. La concurrencia de fieles era numerosa. Un profundo silencio reinaba allí. Los oficiantes, ocupaban el testero del templo. En medio de ellos, el capitán Anderson parecía un pastor protestante. El doctor Dean Pitferge estaba a mi lado, paseando sus ojuelos por aquella asamblea. Sin duda se hallaba allí más bien por curiosidad que por devoción.

A las diez y media se levantó el capitán y empezó el oficio. Leyó en inglés un capítulo del Antiguo Testamento, el décimo del Exodo. Después de cada versículo los asistentes murmuraban el que seguía. Se oía perfectamente el soprano agudo de los niños, y el *mezzo soprano* de las mujeres dominando sobre el barítono de los hombres. Aquel diálogo bíblico duró cerca de media hora. Tan sencilla como digna ceremonia se celebraba con una gravedad perfectamente puritana y el capitán Anderson, *el amo después de Dios,* haciendo a bordo las veces de ministro del altar en medio de aquel inmenso Océano, y hablando a

aquella multitud, suspendida sobre un abismo, tenía derecho a que lo respetaran hasta los más indiferentes. Si el oficio se hubiera limitado a aquella lectura hubiera estado bien; pero al capitán sucedió un orador que no podía dejar de expresarse con pasión y violencia allí donde debían reinar la tolerancia y el recogimiento.

Era el reverendo de quien ya he hablado: aquel hombrecillo inquieto, intrigante yankee, uno de esos ministros de gran influencia en los Estados de Nueva Inglaterra. Llevaba embotellado su sermón, y aunque la ocasión no era propicia quiso aprovecharla. ¿El amable York no hubiera hecho otro tanto? Yo miraba al doctor Pitferge, pero éste no pestañeaba y parecía dispuesto a arrostrar el fuego del predicador.

Este se abrochó gravemente su levita negra puso en la mesa su birrete de seda sacó su pañuelo, lo llevó a sus, labios, y envolviendo al auditorio en una mirada circular dijo:

-Al principio, Dios creó la América en seis días, y el séptimo descansó.

No pude contenerme y gané la puerta.

XIV

Durante el desayuno, me dijo Dean Pitferge que el reverendo había desarrollado admirablemente su tema. Los monitores, los arietes de guerra los fuertes acorazados, los torpedos submarinos, todas aquellas máquinas habían figurado en su discurso. El mismo se había engrandecido con toda la grandeza de América. Si a la América le halaga ser ensalzada de ese modo, no tengo nada que decir.

Al entrar en el gran salón principal, leí lo siguiente:

Latitud: 50º 8’ N.

Longitud: 30º 44’O.

Carrera: 225 millas.

¡Siempre el mismo resultado! No habíamos andado más que 1.100 millas, comprendiendo las trescientas diez que separan a Fastenet de Liverpool: próximamente la tercera parte del viaje. Durante todo el día los oficia1es, los marineros, los pasajeros y pasajeras, continuaron descansando como *el Señor después de crear la América.* Ni un piano resonó en los salones silenciosos; los juegos de ajedrez descansaron en sus cajas, y los naipes en su envoltura. Aquel día tuve ocasión de presentar al doctor Pitferge al capitán Corsican. Mi original amigo logró distraer al capitán, a quien contó la crónica secreta del *Great-Eastern,* para probarlo que era un buque maldecido, embrujado, al que debía ocurrir fatalmente una desgracia. La leyenda del mecánico *soldado* en una caldera, hizo mucha gracia a Corsican, que, como buen escocés, era muy aficionado a lo maravilloso: sin embargo, no pudo reprimir una sonrisa de incredulidad.

-Me parece -dijo el doctor -, que el capitán no da mucho crédito a mis leyendas.

-¡Mucho!... ¡es mucho decir! - replicó Corsican.

-Pero ¿me creerá en adelante, capitán - preguntó con tono muy serio, -si le aseguro que todas las noches aparecen fantasmas en este buque?

–¡Fantasmas! - exclamó el capitán -. ¿También hay aparecidos?

-Creo - respondió Pitferge -, todo lo que cuentan las personas serias. Pues bien sé por los oficiales de cuarto y por algunos marineros, acordes todos sobre este punto, que una forma vaga se pasea por el buque. ¿Cómo viene? No se sabe. ¿Cómo desaparece? No se sabe tampoco.

-¡Por San Dustan! - exclamó Corsican -, ¡hemos de acecharla!

-¿Esta noche? - preguntó el doctor.

-Esta noche, si le parece. ¿Usted, amigo - añadió el capitán volviéndose a mí -, nos acompañará?

-No –dije -; no quiero turbar el incógnito del fantasma. Además, prefiero creer que nuestro doctor se chancea.

-No me chanceo - respondió el obstinado Pitferge.

-Vamos a ver, doctor – le dije– ¿Cree usted formalmente que los muertos vienen a pasearse por las cubiertas de los buques?

-Creo en los muertos que resucitan, y esto es, tanto más extraño, cuanto que soy médico.

-¿Médico? - preguntó el capitán Corsican, retrocediendo como si aquella palabra le asustase.

-Tranquilícese usted, capitán -respondió el doctor sonriendo amistosamente -; cuando viajo no ejerzo mi profesión.

XV

Al día siguiente, 10 de abril, el Océano tema un aspecto primaveral. Verdeaba como una pradera a los primeros rayos del sol. Aquel amanecer de abril en el Atlántico fue admirable. Las olas se desenvolvían voluptuosamente, y algunos delfines saltaban como *clowns* en la estela láctea del buque.

Cuando encontré al capitán Corsican supe que el duende anunciado por el doctor no había tenido a bien dejarse ver; sin duda la noche no le habría parecido bastante obscura. Entonces me ocurrió la idea de si aquello habría sido una broma de Pitferge con motivo de ser el primer día de abril, en que se acostumbran tales chascos, lo mismo en América e Inglaterra que en Francia. No faltaron bromistas y burlados, los unos que reían y los otros que se enfadaban. Creo, también, que debieron repartirse algunos puñetazos; pero éstos, entre sajones, no terminan nunca en estocadas, pues es sabido que el duelo en Inglaterra se castiga con penas muy severas. Ni los militares pueden batirse cualquiera que sea el motivo o pretexto. El matador es condenado a las penas más aflictivas e infamantes. El propio doctor me, citó el nombre de Un oficial que se hallaba en presidio desde hacía varios años, por haber herido de: muerte a su adversario en un duelo perfectamente leal. Se comprende, pues, que el desafío haya desaparecido de las costumbres británicas.

Con aquel hermoso sol, se hicieron muy bien las observaciones del mediodía. Dio: latitud 48º 47’, longitud 36º 48’, y 250 millas solamente. El menos rápido de los vapores transatlánticos habría tenido derecho a prestarse a remolcarnos. Aquello contrariaba mucho al capitán Anderson. El ingeniero atribuía la falta de presión a la insuficiente, ventilación de los nuevo hornos; pero yo creo que la falta consistía en las ruedas, cuyo diámetro se había disminuido imprudentemente.

Pero, a las dos de la tarde aumentó la velocidad del *steam-ship*. La actitud de los dos prometidos me reveló semejante mudanza. Apoyados en la borda del estribor, hablaban alegremente y palmoteaban con regocijo. Miraban sonriendo los tubos de escape que se elevaban a lo largo de las chimeneas del *Great–Eastern*, por cuyo orificio se escapaba un ligero vapor blanquecino. La presión había subido en las calderas de la hélice, y el poderoso agente forzaba las válvulas, que no podían soportar un peso de veintiuna libras por pulgada cuadrada. Aquello no era más que una débil aspiración, un vago aliento, un soplo; Pero los dos jóvenes lo devoraban con sus miradas. ¡No! Dionisio Papin no fue más feliz cuando vio que el vapor levantaba la tapadera de su célebre marmita.

-¡Humean! ¡Humean! -exclamaba la joven miss en tanto que un ligero vapor se escapaba también de sus labios entreabiertos.

-Vamos a ver la máquina -respondió el joven pasando el brazo por debajo del de su novia.

El doctor, que se había reunido conmigo, y yo, seguimos a la enamorada pareja.

–¡Qué hermosa es la juventud! –me dijo el doctor.

-Sí, la juventud entre dos -le respondí.

Poco después nos asomábamos a la escotilla de la máquina de la hélice. En el fondo de aquel vasto pozo, a sesenta pies de profundidad, distinguirnos los cuatro émbolos horizontales que se precipitaban unos hacia otros humedeciéndose a cada momento con una gota de aceite lubricante.

El joven había sacado su reloj, y ella, apoyada en su hombro, observaba con afán la manecilla que marcaba los segundos. El novio, en tanto, contaba las vueltas de la hélice.

-¡Un minuto! - dijo ella.

–¡Treinta y siete vueltas! –repuso el joven.

-¡Treinta y siete y media! –observó el doctor que había comprobado la operación.

-¡Y media!... -exclamó la joven miss– ¿Has oído, Eduardo? Gracias, señor - añadió, dirigiendo al doctor una amable sonrisa.

XVI

Al entrar en el gran salón, vi el siguiente programa fijado en la puerta:

ESTA NOCHE

PRIMERA PARTE

Ocean-Time. -Mr. Mac-Alpine.
Song*: Beautiful isle of the sea*. -Mr. Ewing.
Reading: *Mr. Affleet.*
Piano solo: *Chant du berger. -Mrs. Alloway.*
Setchw Song: Doctor *T...*
Intermedio de diez minutos.

SEGUNDA PARTE

Piano solo: *Mr. Paul V...*
Burlesque*: Lady of Lyon. -Doctor T...*
Entertaiment: *Sir James Anderson.*
Song: *Happy moment. -Mr. Norville.*
Song : *You remember. -Mr. Ewing.*

FINAL

God save the Queen

Como se ve, era un concierto completo: primera parte, intermedio y final. Sin embargo, al parecer faltaba algo en aquel programa pues oí murmurar detrás de mí:

–¡Cómo! ¡No hay nada de Mendelsohn!

Volvíme, y vi un simple camarero que protestaba de la omisión de su música favorita.

Volví a subir a cubierta y me puse a buscar a Mac–Elwing; Corsican acababa de decirme que Fabián habla salido de su camarote, y yo deseaba aunque sin importunarle sacarlo de su aislamiento. Le encontré a proa y hablamos un rato, pero el no hizo ninguna alusión a su pasado. A veces se quedaba callado, pensativo, absorto; parecía no oírme, y se apretaba el pecho para reprimir una sensación dolorosa. Mientras nos paseábamos los dos, Enrique Drake pasó por nuestro lado varias veces. Siempre era el mismo hombre, bullicioso, gesticulador, tan molesto como lo sería un molino en un salón de baile. ¿Me engañé? No sabría decirlo, pues estaba preocupado; pero me pareció que Enrique Drake observaba a Fabián con cierta insistencia. Mi amigo debió notario, pues me dijo:

-¿Quién es este hombre?

-No lo sé - respondí.

–¡Me es muy antipático! –añadió Fabián.

Déjense dos buques en alta mar, sin viento, sin corrientes, y acabarán por aproximarse. Pónganse dos planetas inmóviles en el espacio y acabarán por chocar. Colóquense dos enemigos en medio de una muchedumbre y se encontrarán inevitablemente. Eso es fatal: todo es cuestión de tiempo.

Llegada la noche, el concierto se celebró con arreglo al programa. El salón, lleno de espectadores, estaba espléndidamente iluminado. A través de las escotillas entreabiertas, se velan los anchos y atezados rostros de los marineros y sus encallecidas manos; parecían mascarones incrustados en las volutas del techo. En la puerta se apiñaban los camareros. La mayor parte de los espectadores estaban sentados en divanes, sofás, butacas, sillas y taburetes, arrimados a las paredes y frente al piano, que se hallaba perfectamente atornillado entre las dos puertas que daban al salón de las señoras. De vez en cuando el balance del buque agitaba, a la concurrencia: los sillones y las sillas de tijera resbalaban; una especie de oleada imprimía una

misma ondulación a todas aquellas cabezas. Agarrábanse unos a otros sin decir una palabra y sin permitirse la menor chanza; pero, gracias a lo arrimados que estaban, ninguno podía caer.

Empezó el concierto con la lectura del *Ocean-Time.* El *Ocean-Time* era un diario político, comercial y literario, que algunos pasajeros habían fundado, para satisfacer las necesidades de a bordo. Americanos e ingleses acogieron con entusiasmo aquella especie de entretenimiento y pasaban el día escribiendo su periódico. Debemos consignar que si los redactores no eran muy listos, tampoco eran exigentes sus lectores que se contentaban con bien poca cosa. El número 1º de abril contenía un primer *Great-Eastern* bastante pesado sobre política general, sección de gacetillas que hubieran aburrido a un francés, cotizaciones de bolsa imaginarias, telegramas inocentes, alguno que otro suelto insulso y unas cuantas críticas que no invierten sino al que las escribe. El honorable Mac–Alpine, que era un americano dogmático, leyó en alta voz aquellas insípidas elucubraciones, que aplaudieron sus oyentes, y terminó con los siguientes sueltos:

«Dícese que el presidente Johnson ha renunciado el cargo en favor del general Grant»

«Se asegura que el papa Pío IX ha designado para sucederle al príncipe imperial»

«Parece que Hernán Cortés ha acusado de plagiario al emperador Napoleón III, por su conquista de Méjico»

Después de haber sido muy aplaudida la lectura del *Ocean-Time,* el honorable mister Ewing, un tenor muy guapo, suspiró la *Beautiful isle of the sea* con toda la aspereza de una garganta inglesa.

El reading, la lectura me pareció que tenía algún atractivo: pero se redujo a que un digno hijo de Tejas leyó dos o tres páginas de un libro, empezando en voz baja, y continuando en alta voz. Fue muy aplaudido.

El Chant du berger, para piano solo, por mistress Alloway, inglesa que cantó un *rubio menor,* corno diría Teófilo Gauthier, y una

pantomima escocesa del doctor T... terminaron la primera parte del programa.

Después de un intermedio de diez minutos, durante el cual, nadie abandonó su asiento, principió la segunda parte del concierto. El francés Paul V... tocó dos valses preciosos, inéditos, que fueron ruidosamente aplaudidos. El médico de a bordo, un joven moreno muy presumido, recitó una escena burlesca especie de parodia de la *Lady of Lyon,* drama muy popular en Inglaterra.

A lo burlesco sucedió el *entertaiment*. ¿Qué nos preparaba con este nombre sir James Anderson ¿Un a conferencia o un sermón? Ni una cosa ni otra. Sir James Anderson, sonriendo, sacó una baraja de su bolsillo, se arremangó los puños de la camisa e hizo juegos de manos tan sencillos como bonitos, y que merecieron muchos aplausos.

Después de *Happy moment, de mister Norville* y del *You remember,* de mister Ewing, el programa anunciaba el *God save the Queen.* Pero algunos americanos rogaron a Paul V... que en su calidad de francés, cantara el himno nacional de Francia. Al instante mi dócil compatriota empezó el inevitable *Partant pour la Syrie,* suscitando enérgicas reclamaciones por parte de un grupo de norteamericanos que querían oír la *Marsellesa.* Entonces, sin hacerse de rogar, el obediente pianista con una condescendencia que demostraba mayor facilidad nws1cal que convicciones políticas, atacó vigorosamente el canto, de Rouget de l'Isle. Aquel fue el mayor éxito del concierto. Después, los espectadores, en pie, entonaron lentamente, ese canto nacional en que se ruega a Dios «quo guarde a la reina».

En resumen aquella; velada valió tanto como todos los conciertos de aficionados, es decir, que tuvo un éxito para los autores y para sus amigos. Fabián no asistió a ella.

XVII

En la noche del lunes al martes, el mar estuvo Más agitado. Volvieron a crujir las mamparas de los camarotes, y las maletas rodaron de nuevo. Cuando subí a cubierta a las siete de la mañana llovía. El viento empezó a refrescar, y el oficial de cuarto mandó cargar las velas; pero entonces, el buque no teniendo apoyo, empezó a dar fuertes bandazos. Aquel día 2 de abril, no se vio nadie sobre cubierta y hasta los salones estuvieron desiertos. Los pasajeros no salieron de sus camarotes, faltando al almuerzo y a la comida; tampoco fue posible jugar al *whist*, pues las mesas se escapaban bajo las manos de los jugadores, y en los dados no había ni qué pensar. Algunos pasajeros, más intrépidos que los otros, tendidos en los canapés, leían o dormían: tanto valía desafiar la lluvia sobre cubierta por donde los marineros, vestidos con sus chaquetas impermeables, se paseaban filosóficamente. El segundo, firme en el puente, y envuelto en su capote de caucho, hacía su cuarto. Sus ojuelos brillaban de contento entre los chubascos y las ráfagas. Aquel hombre estaba en sus glorias, y eso que el buque se balanceaba excesivamente.

Las aguas del río y del mar se confundían en la bruma a algunos cables de distancia. La atmósfera gris. Algunas aves paraban chillando a través de la era niebla. A las diez se avistó por la banda de estribor una fragata que navegaba viento en popa pero no pudo reconocerse su nacionalidad.

A eso de las once, el viento se calmó y roló dos cuartos al NO. La lluvia cesó de pronto. A través de los claros de las nubes se dejaron ver algunos jirones de cielo. El sol asomó un momento y pudo hacerse una observación, que dio este resultado:

Latitud: 46º 29’ N.

Longitud: 42º 25’ 0.

Distancia: 256 millas.

De consiguiente, a pesar de la mayor presión de las calderas, la rapidez del buque no había aumentado, pero la culpa era debida al viento del Oeste, que atacando de proa al *steam-ship,* retardaba su marcha. A las dos, volvió a espesarse la niebla y de nuevo refrescó la brisa. La bruma era tan intensa que los oficiales situados en los puentecillos no velan a los hombres que se hallaban a proa.

Esos obscuros vapores, acumulados sobre las olas constituyen el peligro mayor en toda navegación y son causa de abordajes inevitables y mucho más peligrosos que un incendio. Así es que cuanto más densa era la niebla más redoblaban su vigilancia los oficiales y marineros, vigilancia que no fue inútil, pues a las tres de la tarde apareció una fragata a doscientos metros del *Great-Eastern,* con sus velas inutilizadas por un fuerte golpe de viento, y sin gobierno; el *Great-Eastern* pudo maniobrar a tiempo, y evitar pasarla por ojo, gracias a la prontitud con que los vigías de guardia avisaron al timonel valiéndose de bien combinadas señales, que se hacían con una campana colocada en el castillo de proa. Un toque indicaba buque a roa; dos, buque a estribor, y tres, buque a babor. El marino, que se hallaba en la barra gobernaba convenientemente y se evitaba el abordaje.

El viento siguió refrescando hasta el anochecer pero los balances disminuyeron, porque la mar, cubierta ya a un lado por los bancos de Terranova no podía seguir alborotada. Así fue que sir James Anderson se determinó a anunciar un nuevo «entretenimiento» para aquella noche. A la hora indicada los salones se llenaron de gente, pero aquella vez no se trataba de juegos de manos ni de naipes. James Anderson contó la historia del cable transatlántico, que el mismo había colocado; enseñó fotografías que representaban los diferentes aparatos inventados para a inmersión, e hizo circular los modelos de empalme de los trozos de dicho cable. Por último, mereció, y con mucha justicia los tres hurras con que todos los concurrentes acogieron su conferencia; de cuyos aplausos, una parte, y no corta recayó en el promotor de aquella empresa el honorable Cyrus Field, que asistía a la reunión.

XVIII

Al amanecer del 3 de abril, el horizonte se presentaba a la vista con ese matiz especial, que los ingleses llaman «blink». Era una reverberación blanquecina se indicaba próximos hielos. En efecto, el *Great-Eastern* navegaba entonces por aquellas aguas donde flotaban los primeros témpanos de hielo, desprendidos de los bancos que salen del estrecho de Davis. Para evitar un choque con aquellas inmensas masas, se organizó una vigilancia especial.

Soplaba una fuerte brisa del O; jirones de nubes, verdaderos andrajos de vapores, cubrían la superficie del mar; a través de sus claros se distinguía el azul del cielo. Un rumor sordo salía del fondo de las olas agitadas por los vientos, y las gotas de agua pulverizadas se convertían en espuma.

Ni Fabián, ni Corsican, ni Pitferge habían subido aún a cubierta; me dirigí a proa donde la proximidad de los costados del buque formaba un ángulo muy resguardado, una especie de retiro en el que un ermitaño hubiera podido vivir alejado del mundo. Me coloque en aquel rincón, sentado en una claraboya y con los pies sobre una enorme, polea. El viento, que azotaba el estrave del buque pasaba sobre mi cabeza Sin rozarla. El sitio era bueno para soñar; desde allí abarcaban mis ojos toda la inmensidad del buque y podía seguir sus largas líneas ligeramente encorvadas que se elevaban hacia la popa. En primer término, un gaviero encaramado a los obenques del trinquete se sostenía con una mano y trabajaba con la otra con una destreza admirable. Más abajo se paseaba un marinero de cuarto, yendo y viniendo de un lado a otro, con las piernas abiertas y dirigiendo una mirada penetrante a través de sus párpados arrugados a causa de la bruma: en segundo término, divisaba en el puentecillo a un oficial que de espaldas al viento y calado el capuchón, arrostraba las ráfagas del viento. Del mar sólo se distinguía una línea estrecha del horizonte trazada por detrás de los tambores. El buque impulsado por sus potentes máquinas, cor-

taba las olas con su agudo estrave y se estremecía como los costados de una caldera c4os fuegos se hallasen continuamente avivados. Algunos torbellinos de vapor, arrancados por aquella brisa que los condensaba con suma rapidez, se retorcían en las extremidades de los tubos de escape. Pero el colosal buque de proa al viento, y sobre tres olas, apenas sentía las agitaciones de aquel mar, sobre el cual un transatlántico, menos indiferente a las ondulaciones, hubiera sido traído y llevado como una pelota.

A las doce y media el cartel anunció 44º 53' latitud Norte, y 47º 6' longitud Oeste. ¡Sólo habíamos andado 227 millas en veinticuatro horas! Los novios debían maldecir aquellas ruedas que no rodaban, aquella hélice cada vez más lenta y aquel insuficiente vapor que no obraba conforme a sus deseos.

A las tres de la tarde el cielo, despejado por el viento, resplandeció. Las líneas del horizonte formadas de limpios trazos, parecían ensancharse en torno del punto central que ocupaba el *Great-Eastern.* Calmó la brisa pero el mar continuó aún mucho tiempo levantando anchas olas de un color verde sucio, y con bordes de espuma. Tan poco viento no correspondía a una mar tan gruesa; aquellas ondulaciones eran desproporcionadas; el Atlántico gruñía aún.

A las tres y treinta y cinco minutos se divisó un buque a babor; era una fragata americana la *Illinois,* que llevaba rumbo a Inglaterra.

En aquel instante, el teniente H. me manifestó que doblábamos la punta del banco de «New-Found–Land», nombre que dan los ingleses al de Terranova. En aquellas aguas es donde se pescan esas inmensas cantidades de bacalao, cuya tercera parte bastaría para alimentar a Inglaterra y América si se desarrollaran todos sus huevos. Pasó el día sin novedad. La cubierta estaba tan concurrida como de ordinario por los pasajeros. Hasta entonces la casualidad no había puesto frente a frente a Fabián con Enrique Drake, al cual, ni el capitán Archibaldo ni yo, perdíamos de vista. Por la noche reunióse en el salón la tertulia de costumbre, y se repitieron los mismos ejercicios de lectura y canto que arrancaban los mismos aplausos prodigados a. los mismos aficio-

nados. Suscitóse una cuestión bastante viva entre un habitante del Norte y otro de Tejas, que quería «un emperador para los Estados del Sur». Afortunadamente aquella discusión política que amenazaba degenerar en riña fue interrumpida por la llegada de un telegrama imaginario dirigido al *Ocean-Time* y concebido en estos términos:

«El capitán Semmes, ministro de la Guerra, ha hecho pagar al Sur las averías del *Alabama*»

XIX

Salí del salón y subí a cubierta con el capitán Corsican. La noche era obscura; ni una sola estrella brillaba en el firmamento. El buque estaba envuelto en una sombra impenetrable; las ventanas de las cámaras resplandecían como hornos encendidos. Apenas se veían los marineros de cuarto que se paseaban lentamente por las toldillas; pero se respiraba el aire libre, y el capitán, que aspiraba aquellas frescas moléculas con todos sus pulmones, me dijo :

-Me ahogaba en el salón; aquí al menos nadamos en plena atmósfera. ¡Esta absorción es vivificante! Necesito cien metros cúbicos de aire cada veinticuatro horas o me asfixio.

-Respire usted, capitán, respire, a sus anchas -le contesté -. Aquí hay aire, para todos, pues la brisa no se economiza. El oxígeno es una gran cosa y debemos confesar que los habitantes de París y Londres no lo conocen más que de nombre.

-Si - replicó el capitán -, prefieren el ácido carbónico; cuestión de gustos. Por mi parte lo detesto, hasta en el champaña.

Hablando así llegamos hasta la borda de estribor que se hallaba al abrigo del viento por las altas pares de los camarotes. Los espesos remolinos de humo producían una verdadera lluvia de chispas que se escapaban de las negras chimeneas. El mugido de las máquinas acompañaba al silbido de las brisas que pasando por entre los obenques metálicos, los hacían vibrar como cuerdas de arpa. A este rumor se mezclaba a cada cuarto de hora el grito de los marineros: ¡All's well! ¡All's well! ¡Sin novedad! ¡Sin novedad!

No se había olvidado ninguna precaución para la seguridad del buque en medio de los parajes frecuentados por los hielos flotantes. El capitán hacía sacar un cubo de agua cada media hora con objeto de reconocer la temperatura y si ésta hubiera descendido a un grado inferior, no hubiera vacilado en variar de rumbo. Sabía efectivamente, que quince días antes, el *Péreire*, se había visto cercado por los icebergs

en aquella latitud, peligro que debía evitarse. Por lo demás, su consigna nocturna prescribía una vigilancia rigurosa. El mismo no se acostaba. Dos oficiales se quedaron con el capitán en el puente; el uno observaba la marcha de las ruedas, el otro la de la hélice. Además, otro oficial y dos marineros, hicieron la guardia en el alcázar de proa mientras que un contramaestre y un marinero se mantenían en el estrave. El pasaje podía estar tranquilo.

Después de haber observado estas disposiciones, Corsican y yo nos volvimos a popa. Se nos ocurrió la idea de pasear algún tiempo sobre cubierta antes de retirarnos a nuestros camarotes, como dos pacíficos ciudadanos en la plaza de su pueblo.

Creíamos estar solos allí; sin embargo, cuando nos acostumbramos a aquella obscuridad, percibimos un hombre apoyado en el parapeto, completamente inmóvil. Corsican, después de mirarlo atentamente, me dijo:

-Es Fabián.

En efecto, era Fabián. Lo conocimos; pero él, sumido en una muda contemplación, no nos vio; sus ojos parecían fijarse en un ángulo de las cámaras y se les veía brillar en la sombra. ¿Qué miraba? ¿Cómo podía horadar aquella profunda obscuridad? Me pareció que lo mejor era dejarlo entregado a sus meditaciones; pero, acercándose el capitán Corsican le dijo:

-¡Fablán!

El joven no respondió; no le había oído. Corsican le llamó de nuevo. Entonces volvió un instante la cabeza y murmuró:

–¡Silencio!

Luego, señaló con la mano una sombra que se movía lentamente, al extremo de las líneas de las cámaras. Aquella forma apenas visible era lo que miraba Fabián.

–¡La dama negra! - murmuró después, sonriendo tristemente.

Me estremecí. El capitán Corsican agarróme de un brazo y sentí que también temblaba. El mismo pensamiento nos había asaltado. Aquella sombra era la aparición anunciada por Pitferge.

Fabián se había entregado nuevamente a su contemplación. Yo, con el pecho oprimido, con la mirada vaga miré aquella forma apenas esbozada en la sombra, y que poco a poco, se fue marcando más netamente a nuestras miradas. Avanzaba vacilaba andaba se paraba volvía a emprender su marcha y parecía más bien deslizarse que andar, ¡un alma errante! A diez pasos de nosotros se quedó inmóvil. Entonces pude distinguir la forma de una mujer esbelta y envuelta en una especie de albornoz, y cubierto su rostro con espeso velo.

-¡Una loca una loca! ¿no es a sí ? - murmuró Fabián.

Y era en efecto, una loca; pero Fabián no hablaba con nosotros, sino consigo mismo.

Aquella pobre criatura se acercó más aún. Me pareció ver brillar sus ojos a través del velo cuando se fijaron en Fabián. La velada se acercó más a él, y Fabián se levantó electrizado. Se puso ella la mano sobre; su corazón, como para contar sus latidos... y después, huyó, desapareció detrás de la cámara.

Fabián cayó de rodillas con las manos extendidas.

-¡Ella! - murmuró.

Luego, moviendo la cabeza añadió:

-¡Qué alucinación!

Entonces el capitán Corsican le tomó la mano.

-¡Ven Fabián, ven! –dijo, y se llevó consigo a su desgraciado amigo.

XX

Ni Córsican ni Yo teníamos la menor duda; aquella sombra era Elena la prometida de Fabián, la mujer de Enrique Drake. La fatalidad había reunido a los tres en el mismo buque. Fabián no la había reconocido aun cuando había gritado: ¡Ella! ¡ella! Y, ¿cómo había de reconocerla? Pero no se había engañado al decir: ¡Una loca! porque sin duda el dolor, la desesperación, su amor, muerto en su corazón, el contacto del hombre indigno que la había arrebatado a Fabián, la ruina, la miseria la vergüenza habían destrozado su alma trastornado su juicio.

De esto hablábamos el día siguiente Corsican y yo.

No dudábamos ya sobre la identidad de aquella joven: era Elena a quien Drake llevaba consigo al continente, americano asociándola a su vida aventurera.

Los ojos del capitán brillaban al pensar en aquel miserable. Yo sentía que mi corazón iba a estallar. ¿Qué podíamos nosotros contra él, el marido, el dueño'?

Nada. Pero lo más importante era impedir un nuevo encuentro, entre Fabián y Elena pues Fabián acabaría por reconocer a su prometida lo cual ocasionaría la catástrofe que queríamos evitar. Aun podíamos abrigar la esperanza de que aquellos dos desgraciados no volviesen a verse más. La desventurada Elena no se presentaba durante el día ni en los salones ni sobrecubierta; sólo de noche, burlando a su carcelero, sin duda venía a bañarse en aquel ambiente húmedo, ya pedir a la brisa un pasajero alivio. De allí a cuatro días, a más tardar, el *Great-Eastern* habría arribado a Nueva York, y podíamos confiar en que la casualidad no burlaría nuestra vigilancia y que Fabián ignoraría la presencia de Elena en aquella travesía del Atlántico.

Durante la noche, había variado algo el rumbo del *steam-ship*, pues, a consecuencia de haberse encontrado tres veces el agua a una temperatura de veintisiete grados Fahrenheit, es decir, a cuatro grados

centígrados bajo cero, el buque había bajado hacia el Sur. Indudablemente teníamos cerca grandes hielos.

En efecto, aquella mañana el cielo presentaba un resplandor especial; la atmósfera era blanca; todo el Norte se iluminaba con una intensa reverberación producida evidentemente por la reflexión de los icebergs. Una brisa penetrante atravesaba el espacio, y a las diez, una nieve muy sutil vino súbitamente a cubrir de blanco el *steam-ship*. Elevóse luego en derredor nuestro una espesa faja de nubes, en medio de la cual señalábamos nuestra presencia con incesantes silbidos, cuyo sonido fuerte, y atronador espantaba las bandadas de gaviotas que se posaban en las vergas de la nave.

Habiéndose disipado la niebla a las diez y media vimos un vapor de hélice en el horizonte, por la parte, de estribor. La blanca extremidad de su chimenea indicaba que pertenecía a la compañía Inman, y que transportaba emigrantes de Liverpool a Nueva York. Aquel buque nos dio su número: era el *City of Limerik*, de 1.530 toneladas y 256 caballos. Había salido dé Nueva York el sábado, y, por lo tanto, llevaba algún retraso.

Antes del almuerzo, algunos pasajeros organizaron una especie de lotería que no podía desagradar a los aficionados al juego o lo que lo parece. El resultado de aquella rifa no debía conocerse hasta que transcurrieran cuatro días; era lo que se llamaba la «rifa del práctico». Es sabido que cuando un buque llega a la entrada de un puerto, un práctico sube a bordo. Divídense las veinticuatro horas del día y de la noche, en cuarenta y ocho medias horas, o en noventa y seis cuartos según el número de jugadores. Cada uno de éstos pone un dólar y la suerte le señala una de aquellas medias horas o cuartos de hora, ganando los cuarenta y ocho o noventa y seis dollars el pasajero durante cuyo cuarto de hora pone el práctico el pie en el buque. Según se ve, el juego es sencillo, no es una carrera de caballos, sino de cuartos de hora.

Un canadiense el honorable Mac-Alpine, tomó la dirección de este negocio. Reunió con facilidad noventa y seis jugadores, entre los

cuales había algunas pasajeras que no eran las menos aficionadas al juego. Seguí la corriente general y di un dollar. La suerte me designó el cuarto de hora número 64, un máximo número que no ofrecía ninguna probabilidad de ganancia. En efecto, aquella subdivisión del tiempo se contaba desde el mediodía al siguiente: había, pues, cuartos de hora diurnos y nocturnos. Fácilmente se comprenderá que estos últimos no tienen valor aleatorio; pues es raro que los buques se aproximen a los fondeaderos en medio de la obscuridad, y, por consiguiente, es difícil que se reciba un práctico a bordo durante la noche; las probabilidades de ganar son muy pocas; pero me consolé fácilmente.

Al bajar al salón, vi anunciada una lectura para aquella noche. El misionero de Utah anunciaba una conferencia sobre el mormonismo. Buena ocasión para iniciarse en los misterios de la Ciudad de los Santos. Además, aquel *elder,* mister Hatch, debía ser un buen orador y convencido. La ejecución no podía menos de ser digna de la obra. El anuncio de dicha conferencia fue bien acogido.

Tomada la altura resultaron las siguientes cifras:

Latitud: 42º 32' N.

Longitud. 51º 59' 0.

Distancia: 254 millas.

A las tres de la tarde los timoneles anunciaron un gran *steamer* de cuatro palos. Aquel buque modificó algo su rumbo para acercarse al *Great-Eastern con* objeto de dar su número. Por su parte el capitán se acercó a él un poco y el vapor hizo la señal de su nombre. Era el *Atlanta* uno de los grandes buques que hacen el servicio de Londres a Nueva York tocando en Brest. Nos saludó y le devolvimos el saludo. A los pocos instantes desapareció.

Entonces Dean Pitferge me hizo saber, con, manifiesta complacencia que se había suspendido la conferencia de mister Hatch. Las puritanas de a bordo no habían permitido a sus maridos que se iniciaran en los misterios del mormonismo.

XXI

A las cuatro de la tarde despejóse el cielo, que hasta entonces se había mantenido cubierto. El mar se habla calmado y el buque ya no arfaba. Parecía que estábamos en tierra firme. La inmovilidad del *Great–Eastern* sugirió a los pasajero la idea de organizar carreras. El hipódromo de Epson no hubiera ofrecido mejor pista; y, por lo que hace a los caballos, a falta del *Gladiator* y de la *Touque* debían reemplazarse por escoceses de pura sangre, que bien valían tanto como aquéllos. No tardó en circular la noticia y al punto los *sportsmens* y los demás pasajeros abandonaron el salón y sus camarotes. Un inglés, el honorable Mac Karty, fue nombrado comisario y los corredores se presentaron sin tardanza. Estos eran seis marineros, especie de centauros, a la vez caballos y *jockeys*, dispuestos todos a disputar el gran premio del *Great-Eastern.*

Las dos calles de cubierta formaban el campo de las carreras. Los corredores debían dar tres veces la vuelta al buque recorriendo así un trayecto de mil trescientos metros. Era suficiente. Las tribunas, es decir, las toldillas y los puentecillos fueron invadidos por una muchedumbre de curiosos, armados de gemelos y algunos de gafas con guardapolvos de gasa verde sin duda para preservarse del polvo del Atlántico. Faltaban los carruajes, es verdad, pero no el espacio para hacerlos entrar en fila. Las señoras, lujosamente ataviadas, ocupaban la toldilla de popa. El golpe de vista era magnífico.

Fabián, Corsican, Pitferge y yo nos colocamos en la toldilla de proa. Aquel punto era el que podía llamarse el recinto del peso en él se hallaban reunidos los verdaderos *gentlemen riders.* Delante de nosotros se levantaba el poste de salida y de llegada. Empezaron las apuestas con entusiasmo británico; cruzáronse enormes sumas tan sólo al ver el aire, y apostura de los corredores cuyas proezas no se hallaban aún insertas en el *studbook.* Yo no pude menos de mirar con cierta inquietud a Enrique Drake, mezclándose en aquellos preparati-

vos con su acostumbrada desenvoltura discutiendo, disputando, decidiendo en un tono que no admitía réplica. Afortunadamente, aunque Fabián se había interesado en la carrera apostando algunas libras, parecía indiferente a todo aquel juego, pues mantenía alejado con la frente siempre pensativa y la imaginación en otra parte.

Entre los corredores que se presentaron, dos especialmente habían llamado la atención pública. El uno era un escocés de Dundee, llamado Wilmore, hombrecillo delgado, de corta estatura listo, de poco hueso, ancho pecho, mirada viva y penetrante y parecía ser uno de los preferidos. El otro, mocetón, bien plantado, llamado O'Kelly, y largo como un caballo de carrera contra balanceaba a los ojos de los inteligentes, las probabilidades que existían a favor de Wilmore. Apostaron a su favor tres contra uno, y yo, por mi parte, participando de la preocupación general, iba a arriesgar en su favor algunos dollars, cuando el doctor me dijo:

-Apueste usted por el pequeño; –el grande está descalificado.

-¿Qué quiere usted decir?

–Quiero decir –replicó con seriedad el doctor– que no es de pura raza. Podrá tener cierta ligereza inicial, pero carece de resistencia. El pequeño, por el contrario, es de raza; repare qué tieso es vea usted ése pecho tan bien desarrollado, sin rigidez ese hombre ha debido ejercitarse más de una vez, corriendo a la pata coja, es decir, saltando sucesivamente sobre uno y otro pie, y produciendo lo menos doscientos movimientos por minuto: apueste usted por él, créame; no le pesará.

Seguí el consejo de mi sabio doctor y aposté por Wilmore. Los otros cuatro corredores no merecían que se hablase de ellos. Se sortearon los puestos: la suerte favoreció al irlandés, a quien tocó la cuerda. Los seis corredores se colocaron en línea a la altura del poste. No había que temer falsas salidas, lo cual simplificaba el trabajo del comisario.

Dióse la señal, que fue acogida con entusiastas hurras. Los inteligentes reconocieron enseguida que Wilmore y O'Kelly eran andarines de profesión. Sin ocuparse en sus rivales, que les adelantaban

sofocándose corrían con el cuerpo un poco inclinado, erguida la cabeza el antebrazo pegado al esternón, y los puños adelantados, y acompañando cada movimiento del pie, opuesto por un movimiento alternativo. Iban descalzos; sus talones no tocaban nunca en el suelo, dejándoles la necesaria elasticidad para conservar la fuerza adquirida. En una palabra todos sus movimientos se relacionaban y completaban. A la segunda vuelta O'Kelly y Wilmore, siempre en la misma línea se habían adelantado mucho a sus adversarios, que parecían echar los pulmones por la boca demostrando la verdad de este axioma que repetía el doctor:

-No se corre con las piernas, sino con el pecho. Buenos son los músculos; pero valen más los pulmones.

En la penúltima vuelta los gritos de los espectadores saludaron de nuevo a. sus respectivos favoritos. Por todas partes estallaban los ¡bravos! y los aplausos.

-El pequeño ganará - me dijo Pitferge -. Está tranquilo y el otro jadeante.

En efecto, Wilmore tenía el rostro pálido pero tranquilo, mientras que O'Kelly humeaba como paja mojada. Corría a *fuerza del látigo*, como se dice en la jerga de los *sportsmen* pero ambos se sostenían en la misma línea; por último, traspasaron las escotillas de la máquina llegaron al poste de la arribada...

-¡Bravo por Wilmore! -gritaban unos.

-¡Bravo por O'Kelly! -decían otros.

-Wilmore ha ganado.

-No, que hay empate.

La verdad era que Wilmore, había ganado, pero, apenas por medio paso, y así lo decidió el honorable Mac-Karty. Sin embargo, prolongóse la discusión y aun pasaron a palabras mayores. Los partidarios del irlandés, y especialmente Enrique Drake, sostenían que había *deat-head*, que la carrera era nula y debía empezarse de nuevo.

Pero en aquel momento, cediendo a un involuntario impulso, Fabián se había acercado a Enrique Drake, diciéndole con frialdad:

-Se equivoca usted, señor; el vencedor es el escocés.

Drake avanzó con viveza hacia Fabián.

–¿Qué dice? - le preguntó con aire amenazador.

-Digo que no tiene usted razón - replicó con calina Fabián.

-Sin duda porqué habrá apostado a favor de Wilmore.

-He jugado, como usted, a favor de O'Kelly -replicó Fabián con el mismo aplomo -; he perdido y pago.

-Señor mío - exclamó Drake -, ¿pretende usted acaso darme...?

Pero no acabó la frase. El capitán Córsican se había interpuesto entre Fabián y él, con la intención de tomar la cuestión por su cuenta. Trató a Drake con una dureza y un desprecio significativo; pero, por lo visto, Drake no quería habérselas con él. Así fue que cuando acabó de hablar Corsican, Drake se cruzó de brazos y, mirando a Fabián, dijo con maligna sonrisa:

-Por lo visto, necesita usted amigos que le defiendan.

Fabián, pálido de coraje, precipitóse contra Drake, pero le detuve. Por su parte, los compañeros de aquel bribón se lo llevaron, no sin que antes hubiera dirigido a. Fabián una mirada rencorosa.

Corsican y yo bajamos con Fabián, que se limitó a decir con voz tranquila:

-En la primero, ocasión, abofetearé a ese miserable.

XXII

En la noche del viernes al sábado, el *Great-Eastern* atravesó las corrientes del Gulfstream, cuyas aguas más azules y menos frías se distinguían sobre las capas adyacentes. La superficie de aquella corriente comprimida entre las olas del Atlántico, es ligeramente convexa. Es, pues, un verdadero río que corre entre dos riberas líquidas y tino de los más importantes del globo, pues reduce, a simples arroyos el Amazonas y el Mississipí. Los cubos de agua que se sacaron del mar aquella noche demostraban que su temperatura había subido de 27º Fahrenheit a 51º, que equivale a 12º centígrados.

El 5 de abril había comenzado con una salida de sol magnifica. Las anchas olas del fondo resplandecían. Una templada brisa del Sudoeste soplaba a través del aparejo. Estábamos en los primeros días hermosos del año. Aquel sol que hubiera reverdecido los campos del continente, hizo brillar en el buque frescos tocados. La vegetación se retrasa algunas veces, la moda jamás. Pronto se llenaron las calles de cubierta de grupos de paseantes, como se ven los Campos Elíseos en un domingo del mes de mayo.

No vi en toda la mañana a Córsican, y deseando tener noticias de Fabián, pasé a su camarote que estaba junto al gran salón; llamé a su puerta pero no me respondió; abrí y no encontré a nadie.

Subí a cubierta; entre los paseantes no se hallaban mis amigos ni el doctor. Entonces me ocurrió la idea de averiguar en que parte del buque estaría la desventurada Elena. ¿Qué camarote ocuparía? ¿Dónde la tendría encerrada Enrique Drake? ¿A quién estaría confiada aquella infeliz, a la que su marido abandonaba días enteros? ¿Sin duda a alguna camarera o alguna enfermera indiferente? Quise enterarme, y no por curiosidad, sino por el propio interés de Elena y de Fabián, y aunque no fuera más que para evitar un encuentro siempre temible.

Comencé mis pesquisas por los camarotes del gran salón de señoras, y recorrí los pasadizos de los dos pisos que había en aquella parte del buque. Esta averiguación era fácil, porque en la puerta de cada camarote estaban inscritos los nombres de los pasajeros en tarjetones, lo cual simplificaba el servicio de los camareros. No encontró el nombre de Enrique Drake, lo que me causó poca extrañeza pues aquel hombre debía haber preferido los camarotes situados en la popa del *Great-Eastern,* que daban a los salones menos frecuentados. Por lo demás, desde él punto de vista de comodidad no existía la menor diferencia entre los departamentos de proa y los de popa pues la *Sociedad de Fletadores* no admitía para el embarque sino una sola clase de pasajeros.

Me dirigía hacia los comedores, examinando detenidamente los pasillos laterales colocados entre una doble hilera de camarotes; queriendo Drake aislar a Elena no había podido escoger un lugar más a propósito.

La mayor parte de aquellos camarotes estaban desocupados; recorrí los corredores laterales, puerta por puerta viendo en ellas algunos nombres, pero no el de Enrique Drake. Iba ya a retirarme, desanimado, cuando llegó a mis oídos un vago murmullo, casi imperceptible procedente del fondo del corredor de la izquierda. Dirigíme, hacia aquel lugar. Los sonidos eran más pronunciados y percibí una especie de cántico plañidero, cuyas palabras no llegaban hasta mí.

Escuché. Era una mujer que cantaba; pero en aquella voz inconsciente que notaba un profundo dolor. Aquella voz debía ser la de la pobre loca. Mis presentimientos no podían engañarme. Me acerqué muy despacio al camarote, que tenía el número 775; era el último de aquel obscuro corredor, y debía recibir la luz por una de las portillas inferiores abiertas en el casco del *Great-Eastern.* En la puerta de aquel camarote no había nombre alguno; Drake no tenía interés en que se conociese el sitio donde tenía confinada a Elena.

La voz de la infortunada llegaba distintamente hasta mí. Su canto era una sucesión de frases incoherentes e interrumpidas a cada

instante; una mezcla de tristeza y dulzura. Hubiérase dicho que una persona bajo la influencia de un sueño magnético, recitaba estrofas sin ilación. Aunque no tenía medios para establecer la identidad, no me quedó duda de que la que cantaba de aquel modo era Elena.

Estuve escuchando algunos minutos, e iba ya a retirarme cuando oí pasos en el saloncito. ¿Sería Drake? Por interés de Elena y de Fabián no quería ser sorprendido en aquel lugar. Felizmente el corredor daba vuelta a las dos hileras de camarotes y, me permitía subir a cubierta sin ser visto; pero tenía curiosidad de saber quién venía. La semi obscuridad me favorecía y colocándome en un rincón del corredor pude ver sin ser visto.

El ruido de los pasos había cesado y, ¡extraña coincidencia!, con él el canto de Elena. Pronto volvió a empezar otra vez el canto y el piso volvió a crujir bajo la presión de pasos lentos. Asomé la cabeza y en el fondo del corredor, a la tenue claridad de la imposta de los camarotes, reconocí a Fabián.

¡Era mi desventurado amigo! ¿Qué instinto le conducía a aquel lugar? ¿Había descubierto antes que yo el retiro de la joven? No sabía qué pensar. Fabián se acercaba lentamente, tentando los tabiques, aplicando el oído, siguiendo, como guiado por un hilo, aquello, voz que lo atraía a pesar suyo tal vez, y sin saberlo él mismo. Y, sin embargo, me parecía que el canto se iba debilitando a medida que él se acercaba y que aquel hilo iba a romperse. Fabián llegó Junto al camarote y se detuvo.

¡Cómo debía palpitar su corazón al escuchar aquellos tristes acentos! ¡Cómo debía estremecerse su ser! ¡Imposible era que aquella voz no despertase en él algún recuerdo! Pero, si ignoraba que Drake estuviese a bordo, ¿cómo había podido sospechar la presencia de Elena? No; era imposible; sólo le atraían aquellos tristes acentos que correspondían al inmenso dolor que le embargaba.

Fabián continuaba escuchando. ¿Qué iba a hacer?

¿Llamaría a la loca? ¿Y si Elena apareciese de improviso? Todo era posible y peligroso en aquella situación y, sin embargo, Fabián se

aproximó más a la puerta. El canto, que languidecía poco a poco, cesó de repente, oyéndose luego un grito desgarrador.

¿Sintió acaso Elena por una comunicación magnética la proximidad de aquel a quien amaba? La actitud de Fabián era espantosa; estaba abismado en sí mismo. ¿Iba a derribar aquella puerta? Así lo creí y me precipité hacia él. Me reconoció; yo tiré de él, y se dejó arrastrar sin oponer resistencia.

–¿Sabe usted quién es esa desgraciada? –me preguntó luego con voz sorda.

-No, Fabián, no lo sé.

-Es la loca – dijo–. Pero esa locura no es incurable. Un poco de amor curaría a esa pobre mujer.

-Vámonos, Fabián, vámonos - le dije.

Llegamos sobre cubierta; Fabián se separó de mí sin decir una palabra, pero no le perdí de vista hasta que entró en su camarote.

XXIII

Algunos instantes después encontré al capitán Corsican; le referí la escena que acababa de presenciar y él comprendió, como yo, que la situación se complicaba. ¿Podíamos evitar el peligro? ¡Ah! ¡cuánto hubiera dado por acelerar, la marcha del *Great–Eastern,* e interponer un Océano entre Drake y Fabián.

Al separarnos Corsican y yo convinimos en vigilar con más asiduidad que nunca a los actores de aquel drama, cuyo desenlace podía estallar de un momento a otro a pesar nuestro.

Aquel día se aguardaba el *Australasian*, paquebote de la compañía *Cunard*, de 2.760 toneladas, de la línea de Liverpool a Nueva York. Debía haber salido de América el miércoles y no podía tardar en aparecer.

Hacia las once los pasajeros ingleses organizaron una suscripción a. favor de los heridos de a bordo, algunos de los cuales no habían aún salido de la enfermería y entre ellos, el contramaestre, amenazado de una cojera incurable. La lista se llenó de firmas, pero no sin que hubieran surgido ciertas dificultades de detalle que acabaron con un cambio de palabras gruesa.

A las doce, el sol permitió hacer esta observación:

Longitud: 58º 37’ 0.

Latitud: 41º 41’, 11’’N.

Distancia: 257 millas.

Sabíamos la latitud hasta por segundos. Los dos novios que acudieron a consultar el cartel hicieron un gesto de impaciencia; estaba visto que tenían motivo para quejarse del vapor.

Antes de almorzar, el capitán Anderson, quiso distraer a sus pasajeros del fastidio de tan larga travesía y organizó ejercicios gimnásticos que él mismo dirigía. Unos cincuenta hombres, armados, como él, de un palo, imitaban todos sus movimientos, con exactitud de mo-

nos. Aquellos gimnastas improvisados trabajaban metódicamente sin desplegar los labios, como milicianos en una parada.

Anuncióse un nuevo *entertainment* para la velada al que no asistí. Aquellos pasatiempos, que siempre eran los mismos, me aburrían. Habíase fundado otro periódico rival del *Ocean-Time*, pero aquella noche se fusionaron las dos publicaciones.

Pasé las primeras horas de la noche sobre, cubierta. El mar se agitaba y anunciaba mal tiempo, aunque el cielo se mostraba todavía sereno. Los balances hacíanse cada vez más pronunciados. Recostado en uno de los bancos da la cubierta admiraba aquellas constelaciones que esmaltaban el firmamento. Las estrellas hormigueaban en el cenit, y aun cuando la vista no podía distinguir más que cinco mil en toda la esfera celeste, me parecía que aquella noche las había a millones. Contemplaba cómo se arrastraba por el horizonte la cola del Pegaso con toda su magnificencia zodiacal, semejante al manto estrellado de una reina de hadas. Las Pléyades se elevaban en las alturas del cielo, al propio tiempo que los gemelos, que a pesar de su nombre, no salen juntos, como los héroes de la fábula. El Toro parecía que con sus ojos chispeantes se fijaba en mí. En la misma cúspide de la bóveda celeste resplandecía Wega, nuestra futura se redondeaba estrella polar, y no muy lejos de ella esa corriente diamantina que forma la corona boreal. Todas estas inmóviles Constelaciones parecían, empero, moverse a cada balance del buque y en las oscilaciones, trazaba el palo mayor un semicírculo perfecto, delineado desde la B de la Osa mayor hasta la estrella Altair del Aguila en tanto que la luna, ya baja, sumergía en el horizonte el extremo de su disco.

XXIV

Fue mala la noche; el *steam-ship,* espantosamente azotado al sesgo, arfaba de una manera atroz. Los muebles bailaban con estrépito y los objetos de tocador empezaron su música. El viento debió refrescar mucho. El *Great-Eastern* navegaba entonces por esos parajes tan fecundos en siniestros, donde la mar es siempre mala.

A las seis de la mañana me arrastró hasta la escalera del salón principal. Agarrándome a los peldaños y aprovechando los intervalos de las oscilaciones, logré subir a cubierta y desde allí dirigirme, no sin gran trabajo, al castillo de proa. Aquel sitio estaba desierto, si así puede llamarse un lugar donde se hallaba el doctor Dean Pitferge, fuertemente agarrado y vuelto de espaldas al viento, con la pierna derecha pasada por uno de los montantes del pasamano. Hízome seña de que me acercara por supuesto con la cabeza pues no podía valerse de los brazos, que lo sostenían contra la violencia de la tempestad. Arrastrándome como un anélido, llegué al castillo de proa y me aferré con el doctor.

-¡Ea! -me dijo -, esto marcha; precisamente en el momento de llegar damos con una tromba una verdadera tromba hecha como de encargo para este buque. ¡Bien por el *Great-Eastern!*

El doctor hablaba con frases entrecortadas; el viento se llevaba la mitad de sus palabras; pero yo le comprendía. La voz tromba lleva en sí su propia definición.

Ya sabemos lo que son estas tempestades giratorias, llamadas *huracanes* en el Océano Indico y en el Atlántico, *tornados* en la costa de Africa, *simoun* en él desierto y *tifón* en los mares de la China tempestades que con su empuje irresistible ponen en peligro los buques de mayor porte.

En aquel instante, una tromba había sorprendido de al *Great-Eastern.* ¿ Cómo le haría frente el gigante los mares?

-Este buque lo va a pasar mal - me decía Dean Pitferge -; repare usted cómo esconde la nariz entre la pluma.

Esta metáfora marítima respondía perfectamente a la situación en que se encontraba el *steam-ship*. Su estrave desaparecía por completo en una montaña de agua espumosa que le embestía por la proa y por babor. No se veía a lo lejos.

Todos los síntomas del huracán aparecieron. A las siete se declaró la tempestad. La mar había crecido de una manera monstruosa. Aquellas pequeñas ondulaciones intermedias que marcaban el desnivel de las grandes olas, desaparecieron aplastadas por el viento. El Océano se hinchaba en prolongadas olas cuyas cimas se rompían con indescriptible impetuosidad. A cada momento aumentaba la altura del oleaje y el *Great-Eastern*, que las recibía de través, daba espantosos bandazos.

-Sólo quedan dos recursos - dijo el doctor con el aplomo de un marino -, o recibir de frente las olas, capeando a poca máquina o escapar sin obstinarse en luchar con esta mar endemoniada; pero el capitán Anderson no mandará ninguna de estas dos maniobras.

-¿Y por qué? - le pregunté.

-¿Por qué?... - respondió el doctor -, porque es preciso que le suceda algo.

Al volver la cabeza vi al capitán, al segundo y al primer maquinista envueltos en sus capuchones y agarrados a los pasamanos. La bruma de las olas los envolvía de pies a cabeza. El capitán se sonreía según su costumbre; el segundo reía enseñando, sus dientes blancos y viendo a su buque balancearse de manera que parecía que sus mástiles y sus chimeneas iban a derrumbarse.

Sin embargo, la terquedad del capitán en empeñarse en luchar con el mar me admiraba. A las siete y media era espantoso el aspecto que presentaba el Atlántico. Por la parte de proa el oleaje cubría el buque. Yo miraba aquel sublime, espectáculo, aquella tremenda lucha del coloso contra las olas; hasta cierto punto comprendía la obstinación del «amo, después de Dios», el cual no quería ceder, pero enton-

ces olvidaba que el poder del mar es infinito, y que nada de lo que haya salido de las manos del hombre, puede resistirlo, en verdad, por fuerte y poderoso que fuese el gigante, se vería obligado a huir ante la tempestad.

A eso de las ocho se produjo un choque; era un formidable golpe de mar que acababa de descargar sobre el buque por la parte, de babor de la proa.

-Esto no es un arañazo - dijo el doctor -, sino un puñetazo en la cara.

Efectivamente, el puñetazo nos había hecho daño. En la cresta de las olas aparecieron algunas astillas. ¿Eran pedazos de nuestra propia *carne*, o los trozos de algún cuerpo extraño? A una señal del capitán, el *Great-Eastern* viró un cuarto para esquivar aquellos fragmentos que amenazaban meterse por entre las palas de las ruedas. Miré con más detención y vi que el golpe de mar acababa de llevarse el pavés de babor, a pesar de hallarse a cincuenta pies de altura sobre el nivel de las aguas. Los pares de jabalcón estaban destrozados; muchas planchas del forro habían saltado; otras temblaban retenidas aún por algún clavo. El *Great-Eastern* se había estremecido al choque pero seguía marchando con imperturbable audacia. Era preciso quitar cuanto antes los restos que obstruían la proa para lo cual era preciso correr el temporal: pero, el *steam-ship* se obstinaba en afrontarlos. Toda la soberbia de su capitán lo animaba y no quería ceder, no cedería. Un oficial y algunos hombres fueron a limpiar la cubierta por la parte de proa.

-¡Atención! - me -dijo entonces el doctor -; la catástrofe está cerca.

Los marineros avanzaron hacia la proa. Nosotros nos agarramos al segundo palo y desde allí mirábamos por entre las brumas. Las olas barrían la cubierta. De pronto, otro golpe de mar más violento que el primero pasó por entre las brechas abiertas en la obra muerta arrancó una enorme plancha de hierro que cubría la bita de proa demolió la maciza escotilla por donde se bajaba al departamento de la tripula-

ción, y dando de lleno en la borda de estribor, la hizo pedazos llevándosela como si fueran trozos de lienzo lechados al aire.

Los hombres yacían por tierra. Uno de ellos, un oficial, medio ahogado, se sacudió sus rubias patillas y se levantó; y viendo tendido y sin conocimiento a uno de sus marineros sobre un áncora precipitóse sobre, su cuerpo, lo cargó sobre sus espaldas y se lo llevó. La tripulación huía en todas direcciones. En el entre puente había tres pies de agua. Nuevos residuos cubrían el mar, y entre otros algunos miles de muñecas que mi compatriota de la calle Chapon pensaba aclimatar en América. Todas aquellas muñequitas, arrebatadas de sus cajas por un golpe de mar, bailaban sobre las olas, escena que hubiera provocado, sin duda la risa en otra situación menos grave. La inundación aumentaba. Líquidas masas de agua se precipitaban por entre, las aberturas, y la invasión de la mar fue tal, que según la relación del ingeniero, el *Great-Eastern* recibió más de dos mil toneladas de agua lo bastante para echar a pique a una grande fragata.

–¡Muy bien! –exclamó el doctor, al ver que una ráfaga se le llevaba el sombrero.

La situación era insostenible: hubiera sido una locura prolongarla por más tiempo. Era preciso huir más que deprisa. El *steam–ship*, empeñado en resistir las olas de frente, era como un hombre que se obstinara en nadar entre dos aguas con la boca abierta.

El capitán Anderson lo comprendió al fin. Le vi asir la ruedecilla que dirigía los movimientos del timón: el vapor se introdujo precipitadamente en los cilindros de popa giró el timón, y el coloso, como si fuera una lancha puso la proa al Norte, huyendo ante la tempestad.

En aquel momento el capitán, por lo común tan sereno y tan dueño de sí mismo, exclamó con rabia:

-¡Mi buque está deshonrado!

XXV

En cuanto el *Great-Eastern* hubo virado de bordo, presentando su popa a las olas, cesaron los balances. La inmovilidad mas absoluta sucedió a. la mayor agitación. El almuerzo estaba servido. La mayor parte de los pasajeros, reanimados por la quietud del buque, bajaron al *dining-room* y pudieron comer sin experimentar sacudida ni choque alguno. Si un plato cayó al suelo, ni una copa derramó su contenido sobre el mantel a pesar de no haberse colocado las mesas de suspensión. Pero tres cuartos de hora después empezó la danza de los muebles, los objetos colgados so balanceaban y la loza chocaba en los aparadores. El *Great-Eastern* acababa de emprender otra vez su interrumpido rumbo al Oeste.

Subí a la cubierta con el doctor Pitferge, quien encontrando allí al dueño de las muñecas, le dijo:

-Amigo mío, toda su pequeña familia ha pasado por una prueba terrible; no balbucearán ya en los Estados Unidos.

-¡Bah! -contestó el industrial parisiense -. La pacotilla estaba asegurada y mi secreto no se ha ahogado con ella. Volveremos a hacer muñecas como ésas.

Como se ve, mi compatriota no se desesperaba fácilmente. Nos saludó con mucha amabilidad y nos dirigimos hacia la popa donde un timonel nos dijo que se habían enredado las cadenas del gobernalle en el intervalo que medió entre los dos golpes de mar.

-Si este percance hubiera ocurrido en el momento de la evolución -me dijo Pitferge -, no sé lo que hubiera sucedido, pues la mar se precipitaba entonces a torrentes sobre el buque. Las bombas de vapor han comenzado ya a sacar el agua; pero no ha concluido todo.

-¿Y el pobre marinero? -le pregunté.

-Está gravemente herido en la cabeza. -¡Pobre mozo! es un pescador, casado y con dos hijos, que hacía su primer viaje a Ultramar. El médico de a bordo responde de su curación, y eso es lo que me hace

temer por su vida; en fin, ya veremos. También ha cundido el rumor de que el golpe, había arrebatado otros marineros: pero, afortunadamente, no es cierto.

-Parece que hemos vuelto a seguir nuestro rumbo.

-Si, el rumbo al Oeste, contra viento y marea demasiado se conoce -añadió agarrándose a un gancho para no rodar por la cubierta -. ¿Sabe usted lo que haría yo del *Great-Eastern si* fuera mío? Pues lo convertiría en un barco de lujo a diez mil francos por pasaje. Entonces Do irían a su bordo más que millonarios, gente que no tuviera prisa. Se invertiría un mes o seis semanas en ir de Inglaterra a América; jamás cortaríamos las olas al sesgo, siempre navegaríamos viento en popa, no se conocerían ni los balances ni el cabeceo, mis pasajeros estarían libres de mareo y yo les pagaría cien libras por cada nausea.

-Es una idea práctica - le respondí.

–¡Sí! – replicó -, se podría ganar dinero... o perderlo.

El steam-ship continuaba su ruta á poca máquina dando sus ruedas cinco o seis vueltas a lo más para irse sosteniendo. El oleaje era formidable; pero el estrave hendía con regularidad las olas y no embarcaba agua. No era ya el buque una montaña de metal que avanzaba contra una montaña de agua sino una roca recibiendo indiferente los embates de las olas. Una lluvia copiosísima nos obligó a buscar un refugió en el salón principal. Esto calmó el viento y la mar. El cielo se aclaró por el Oeste, deshaciéndose en el opuesto horizonte los densos nubarrones que lo cubrían. El huracán nos envió sus últimas rachas hacia las diez de la mañana.

Al mediodía pudo, ya medirse la altura con bastante exactitud:

Latitud: 41º 50’ N.

Longitud: 61º 57’ 0.

Distancia: 193 millas.

Esta considerable disminución en la marcha recorrida sólo debía atribuirse a la tempestad que había combatido el buque por la noche y a la madrugada tempestad tan terrible que uno de los pasajeros, verdadero habitante del Atlántico, pues lo había atravesado cuarenta y

tres veces, no habla visto otra igual. Además, el ingeniero confesó que nunca había sufrido el *Great-Eastern* los embates de olas con tanta violencia como entonces. Pero debemos repetirlo: si el admirable *steam-ship* anda medianamente, si se balancea demasiado, ofrece en cambio seguridad completa ante los furores del mar. Resiste como una roca maciza y esa rigidez se la debe, a la perfecta homogeneidad de su construcción, a su doble quilla y al ajuste maravilloso de sus piezas. Su resistencia es absoluta.

Pero repetimos igualmente que por grande que sea su resistencia no debe oponérsele a una mar desencadenada. Por grande que sea por fuerte que se le suponga un buque no se «deshonra» por huir de la tempestad. Un capitán no debe olvidar jamás que la vida de una persona vale más que la satisfacción de su amor propio. Si el obstinarse es siempre, peligroso el empeñarse es censurable y un ejemplo reciente, una catástrofe lamentable, acaecida a uno de los paquebotes transatlántico, nos prueba que un capitán no debe desafiar al mar, aun cuando esté a punto de ser alcanzado por algún buque de una compañía rival.

XXVI

Las bombas, sin embargo, seguían achicando el lago formado en el interior del *Great-Eastern,* parecido a un estanque en medio de una isla. Poderosa y rápidamente movidas por el vapor, restituían al Atlántico lo que le pertenecía. La lluvia había cesado; el viento refrescaba de nuevo; el cielo, barrido por la tempestad, estaba despejado. Entrada la noche, seguí paseando sobre cubierta. Por las escotillas de las cámaras salía el resplandor de su brillante iluminación. Por la popa, y hasta donde podía alcanzar la vista se proyectaba un remolino fosforescente, irregularmente rayado por las brillantes crestas de las olas. Las estrellas, reflejadas en aquellas capas blanquecinas, aparecían y desaparecían en medio de nubes empujadas por fuerte brisa. Por la popa rugía el fragor de las ruedas, y bajo mis pies percibía el ruido de las cadenas del timón.

Llegado al gran salón, me sorprendí al ver una compacta. muchedumbre de espectadores, que aplaudían frenéticamente. A pesar de los malos ratos de aquel día el *entertainment* de costumbre desplegaba las sorpresas de su programa. Del marinero herido, moribundo, no hablaba ya nadie. Los pasajeros acogían con satisfacción marcada la presentación de una compañía de *minstrels* en las tablas del *Great-Eastern.* Esos *minstrels* son cantores ambulantes, negros o ennegrecidos, según su origen que recorren las poblaciones inglesas dando conciertos grotescos. Pero esta vez nuestros cantores eran marineros o camareros del buque pintados de negro. Llevaban trajes de deshecho, adornados con botones de galleta; anteojos formados de dos botellas unidas, y rabeles hechos con cuerdas y vejigas. Aquellos truhanes, muy listos por cierto, cantaban canciones burlescas e improvisaban discursos llenos de retruécanos y juegos de palabras. Les aplaudían a rabiar, y ellos redoblaban sus gesticulaciones y sus gestos. Para terminar, un bailarín, ágil cómo un mono, ejecutó un paso inglés que arrebató a los concurrentes.

Pero, por interesante que fuese el programa de los *minstrels*, no había divertido a todos los pasajeros. Una gran parte de ellos estaban en el salón de proa apiñándose alrededor de las mesas. Allí se jugaba en gran escala; los que ganaban defendían las ganancias obtenidas en la travesía; los que perdían y a quienes el tiempo apremiaba trataban de recuperar sus pérdidas, tentando la suerte, con golpes atrevidos. Un tumultuoso ruido salía de aquel salón. Oíase la voz del banquero anunciando las jugadas, las imprecaciones de los que perdían, el sonido del oro, el roce de los billetes. Luego reinaba un profundo silencio; pero cuando se conocía el resultado de alguna jugada atrevida redoblaban las exclamaciones.

Yo me trataba muy poco con los concurrentes de la *smoking-room*. Tengo horror al juego, pues me parece un placer grosero y con frecuencia malsano. El hombre atacado de esta enfermedad adolece necesariamente de muchas otras: es un vicio que nunca va solo. La sociedad de los jugadores, mezclada siempre con otras sociedades, no me agrada. Allí dominaba Drake rodeado de sus satélites, es decir, de los aventureros que iban a probar fortuna en América.

Yo procuraba ev1íar el contacto de aquella gente bulliciosa, pero aquella noche pasaba por delante del salón sin entrar, cuando oí una violenta explosión de gritos e injurias que me detuvo: púseme, a escuchar, y después de un momento de silencio, creí oír, con gran asombro mío, la voz de Fabián. ¿ Qué haría allí? ¿Iba acaso a buscar a su mayor enemigo? ¿Estaría a punto de estallar la tan evitada catástrofe?

Empujé la puerta con violencia. El tumulto estaba en su apogeo. Entre los jugadores distinguí a Fabián. Estaba en pie frente a Drake, que también estaba en pie como él. Me precipité hacia Fabián. Sin duda Drake acababa de insultarle con insolencia y grosería pues Fabián levantó la mano, y si no cruzó la cara de su adversario, fue porque Córsican, apareciendo de pronto, lo detuvo con un rápido ademán.

Pero Fabián, dirigiéndose a su enemigo, le dijo con tono sarcástico:

-¿Da usted por recibida esta bofetada?

-Sí - respondió Drake -. ¡Aquí está mi tarjeta!

La fatalidad, a pesar nuestro, colocó a aquellos dos mortales enemigos frente a frente: ya era tarde para separarlos. El capitán Corsican me miró y yo creí sorprender en sus ojos más emoción que tristeza.

Fabián había recogido la tarjeta que Drake arrojara sobre la mesa. La tenia con la punta de los dedos como un objeto que no se sabe por donde tomarlo. Corsican estaba pálido. Mi corazón palpitaba con violencia. ¡Aquella tarjeta! Fabián la miró por fin: leyó el nombre escrito en ella y lanzó una especie de rugido.

-¡Enrique Drake! – exclamó -. ¡Es usted! ¡usted! ¡usted!

-¡El mismo, capitán Mac-Elwin! –respondió tranquilamente el rival de Fabián.

-No cabía engaño. Si hasta entonces Fabián había ignorado el nombre de Drake, éste, se hallaba muy bien informado, de la presencia de Fabián en el *Great–Easten?.*

XXVII

Al siguiente día, corrí en busca del capitán Córsican, y le encontré en el gran salón. Había pasado la noche junto a Fabián, el cual se hallaba todavía dominado por la emoción terrible que había producido en él el nombre del marido de Elena. ¿Le había hecho presentir una secreta intuición que Drake no estaba solo a bordo? ¿La presencia de aquel hombre le revelaba la de Elena? ¿Había adivinado, por último, que aquella pobre loca era la misma joven quien amaba hacia tantos años? Corsican no pudo decírmelo, pues Fabián no había pronunciado una palabra en toda la noche.

Corsican sentía hacia Fabián una especie de pasión fraternal. Aquella intrépida naturaleza le había seducido irresistiblemente.

-He intervenido demasiado tarde - me dijo -. Yo debí haber abofeteado a ese miserable mucho antes de que Fabián le levantara la mano.

-Inútil violencia -le dije -. Drake no le hubiera seguido al terreno donde quería usted llevarlo: era a Fabián a quien él buscaba; la catástrofe no se hubiera podido evitar.

-Tiene usted razón - me, dijo -. Ese truhán ha logrado lo que quería. Conocía a Fabián, conocía todo su amor. Elena le habrá revelado tal vez, en medio de su delirio, sus secretos pensamientos, o quizá se los hiciera saber lealmente antes de casarse. Impulsado por sus malos instintos, encontrándose en contacto con Fabián, ha buscado esa querella reservándose el papel de ofendido. Ese canalla debe ser un duelista temible.

-Sí - le respondí -, cuenta tres o cuatro desdichados lances de ese género.

-Querido señor -respondióme Corsican -, no es el duelo lo que yo temo. El capitán Mac-Elwin es de aquellos que no retroceden ante ningún peligro; pero, lo que me da miedo, son las consecuencias. Si Fabián mata a ese hombre, por vil que sea abrirá un abismo entre él y

Elena. Y, sin embargo, sabe Dios si, en el estado en que se halla esta desgraciada mujer tendría necesidad de un apoyo como el de Fabián.

-Pero – repuse -, a pesar de todo lo que pueda resultar, lo que debemos -desear en obsequio de Elena y de Fabián, es que Drake sucumba. La justicia está de nuestra parte.

-Cierto, pero hay que temerlo todo, y estoy desesperado por no haber podido, aun a costa de mi vida evitar este encuentro.

-Capitán - le respondí, tomándole la mano -, todavía no se han presentado los padrinos de Drake. Aun cuando todas las circunstancias le den a usted la razón, no debemos desesperar.

–¿Se le ocurre algún medio de evitar este lance?

-Hasta ahora ninguno -, pero, si ha de efectuarse este duelo, no puede a mi modo de ver, verificarse sino en América y antes que hayamos llegado allá, el azar, que ha creado esta situación, puede tal vez librarnos de ella.

Córsican meneó la cabeza como hombre que no admite la eficacia de la casualidad en las cosas humanas. En aquel momento Fabián subió la escalera que conduela a la cubierta. Sólo le vi un instante. La palidez de su rostro me impresionó. Daba pena el mirarle. Nosotros le seguimos. El iba divagando sin dirección fija evocando aquella pobre alma casi escapada de su mortal vestidura y tratando de evitarnos.

Pero, de repente, se acercó a nosotros y nos dijo:

-¿Era ella? ¿la loca? ¿Es verdad que era Elena? ¡Pobre, Elena!

Dudaba aún, y se marchó sin aguardar una respuesta que no hubiéramos tenido valor para darle.

XXVIII

Al mediodía Drake no había enviado todavía sus padrinos a Fabián. Sin embargo, estos preliminares debieran haberse cumplido ya si Drake se hubiese decidido a pedir sobre la marcha una satisfacción por medio de las armas. ¿Aquel retraso podría infundirnos alguna esperanza? Yo sabía muy bien que los sajones entienden de otro modo que nosotros la cuestión de honor, y que el duelo ha desaparecido casi enteramente de las costumbres inglesas. Ya he dicho que no sólo la ley es severa para los duelistas, y que es imposible eludirla como sucede en Francia sino que hasta la opinión pública se ha declarado en contra de ellos. No obstante, aquella circunstancia era especial. El lance había sido buscado, deseado. El ofendido había provocado, por decirlo así, al ofensor, y todos mis razonamientos venían siempre a parar a que se había hecho inevitable este encuentro entro Fabián y Drake.

En aquellos momentos los paseantes invadieron la cubierta. Eran los fieles que salían del templo: oficiales, marineros, pasajeros que regresaban a. sus puestos o a sus camarotes.

A mediodía el cartel anunciaba:

Latitud: 40º 33’ N.

Longitud: 66º 22’ 0.

Distancia: 214 millas.

El *Great-Eastern* no se hallaba más que a 348 millas de la punta del Sandy-Hook, lengua de tierra arenisca que forma la entrada de los, fondeaderos da Nueva York. Pronto surcaría las aguas americanas.

Durante el almuerzo no vi a Fabián en su puesto de costumbre, pero Drake ocupaba el suyo. Aunque bullicioso como siempre, aquel Miserable me pareció que estaba Inquieto. ¿Trataría de buscar en la bebida el olvido de sus remordimientos? Yo lo sé, pero lo cierto es que hacía frecuentes libaciones en unión de sus amigos habituales. Me miró varias veces de reojo, no osando o no queriendo mirar de frente a pesar de su procaz desfachatez. ¿Buscaba a Fabián entre los presentes?

Lo ignoro. Me llamó la atención que se levantara bruscamente de la mesa antes de terminar la comida y al punto me levantó para observarle; pero se dirigió a su camarote, en el cual se encerró.

Subí a cubierta. El mar estaba tranquilo, puro el cielo; ni la menor nube, ni un poco de espuma. El doctor Pitferge me dio malas noticias del marinero herido. El estado del enfermo se agravaba y, a pesar de las seguridades del médico, era difícil que se restableciera.

A las cuatro de la tarde algunos minutos antes de la comida se señaló un buque a babor. El segundo me dijo que debía ser el *City of París*, de 2.750 toneladas, uno de los mis hermosos *steamers* de la compañía Inman, pero se equivocaba pues cuando estuvo cerca el buque se vio que era el *Saxonia* de la *Steam National Company*. Por espacio de algunos instantes los dos buques navegaron a contrabordo, a menos de tres cables de distancia. La cubierta del *Saxonia* estaba llena de pasajeros que nos saludaron con un triple hurra.

A las cinco apareció otro buque en el horizonte, pero demasiado lejos para que pudiera conocerse su nacionalidad: debía ser el *City of París*. ¡Es un acontecimiento el encuentro de estos buques, de estos huéspedes del Atlántico, que se saludan al pasar! Se comprende empero, que una nave no vea con indiferencia a otra pues el peligro común del elemento que desafían es un estrecho lazo que los une.

A las seis apareció un tercer vapor, el *Philadelphia* de la línea Inman, destinado al transporte de emigrantes de Liverpool a Nueva York. Decididamente recorríamos ya mares frecuentados y no podíamos estar lejos de tierra. Yo ardía en deseos de desembarcar.

También se aguardaba al Europa vapor de ruedas de 3.200 toneladas y 1.800 caballos de fuerza perteneciente a la Compañía transatlántica dedicado al servicio de pasajeros entre el Havre, y Nueva York, pero no se le vio. Sin duda habría remontado al Norte.

A las siete y media anocheció. Por entre los últimos rayos del sol poniente apareció la luna permaneciendo algún tiempo como suspendida en el horizonte. Una lectura religiosa hecha por el capitán An-

derson en el salón y acompañada de cánticos, se prolongó hasta las nueve de la noche.

Concluyó el día sin que Corsican y yo recibiéramos la visita de los padrinos de Enrique Drake.

XXIX

El día siguiente, 8 de abril, fue hermosísimo. El sol se presentó radiante. Sobre cubierta encontró al doctor Pitferge, que se bañaba en aquellas olas luminosas, el cual me dijo:

-Nuestro pobre herido ha muerto pasada la noche. ¡Los médicos respondían de él! ¡Oh, los médicos! ¡De nada dudan! Ese es el cuarto compañero que nos deja desde que salimos de Liverpool, el cuarto dado de baja en el *Great-Eastern,* y aun no ha terminado el viaje.

-¡Pobre hombre! –exclamé -. ¿Que va a ser de su pobre mujer y de sus hijos?

-¿Qué le hemos de hacer? -respondió el doctor -; ésa es la ley, la gran ley. Es preciso, morir, debemos ceder el puesto a los que vienen. Nadie se muere, ésta es al menos mi opinión, sino porque ha de desocupar un puesto al que otro tiene derecho. ¿Sabe usted cuantos fallecerán durante mi existencia si vivo sesenta años?

-Lo ignoro, doctor.

-El cálculo es sencillo - replicó Pitferge -; si vivo sesenta años, habré vivido veintiún mil novecientos días, o sean quinientas veinticinco mil seiscientas horas, o sean treinta y un millones quinientos treinta y seis minutos, en fin, mil ochocientos ochenta y dos millones ciento sesenta mil segundos. Durante ese tiempo habrán muerto irremisiblemente dos millones de individuos que estorbaban a sus sucesores, y yo partiré a mi vez cuando sea un estorbo. Lo importante está en estorbar lo más tarde posible.

El doctor continuó desenvolviendo esta tesis para probarme una cosa sensillísima, es decir, que todos somos mortales. Juzgué oportuno no, contradecirle y dejarle hablar. Mientras paseábamos, vi a los carpinteros de a bordo que se ocupaban en reparar las averías de proa. Si el capitán quería entrar en Nueva York sin averías, los carpinteros no debían descuidarse pues el *Great-Eastern* navegaba rápidamente por aquella mar tranquila cuyas aguas jamás habían surcado con tanta

velocidad. Así lo comprendí al observar el buen humor de los novios que asomados a la escotilla de la máquina no contaban ya las vueltas de las ruedas. Los grandes émbolos se movían con rapidez y los enormes cilindros, oscilando sobre sus ejes, resonaban como enorme echadas al vuelo.

Las ruedas daban entonces once vueltas por minuto, y el *steam-ship* marchaba a razón de trece millas por hora.

Al mediodía los oficiales no tomaron la altura, pues conocían ya perfectamente la situación por rutina y pronto se vería la tierra.

Mientras me paseaba después del almuerzo, Corsican se dirigió a mí. Al verle preocupado comprendí que tenía que comunicarme algo.

-¡Fabián ha conferenciado por fin con los testigos de Drake! - me dijo -; iré ruega que yo sea su padrino y pida a usted que tenga la bondad de servirle de testigo en este lance: ¿podrá contar con usted?

-Sí, capitán. ¿Es que no queda ya esperanza de arreglo?

-Ninguna.

-Pero, ¿cuál ha sido la causa de esa querella?

-Una cuestión de juego, un pretexto y nada más. El caso es que Fabián no conocía a Drake y Drake, le conocía a él. El nombre de: Fabián es para su enemigo un remordimiento que quiere borrar matando al hombre, que lo lleva.

-¿Quiénes son los padrinos de Drake?

-El uno - me respondió Corsican -, es un farsante....

–¿El doctor T...?

Exacto. El otro es un yankee a quien no conozco.

–¿Cuándo vendrán a vernos?

-Los aguardo aquí.

En efecto, pronto vi a los dos que se dirigían hacia nosotros. El satisfecho. Se creía sin duda un gran hombre porque representaba a un pícaro. Su compañero, otro comensal de Drake, era uno de esos mercaderes eclécticos que están siempre, dispuestos a vender lo que se les quiera comprar.

Después de saludarnos enfáticamente, saludo al que Corsican apenas se atrevió a contestar, el doctor T... tomó la palabra.

-Señores - dijo con tono solemne -, nuestro amigo Drake, que es un caballero, cuyo mérito y buenas maneras aprecia todo el mundo, nos envía para que tratemos de un negocio delicado. El capitán Fabián Mac-Elwin, a quien desde luego nos hemos dirigido, ha designado a ustedes para que lo representen en este asunto. Creo, pues, que nos entenderemos como cumple a personas bien educadas, respecto a los puntos delicados de nuestra misión.

No respondimos, dejando a aquel charlatán que hablara sobre su *delicadeza.*

-Señores – continuó -, no es discutible siquiera que la ofensa ha partido del capitán Mac-Elwin. Este señor, sin razón al menos, y aun sin pretexto, ha sospechado de la honradez de Drake en una cuestión de juego; además, antes de mediar provocación alguna le ha inferido el mayor insulto que puede recibir un caballero.

Esta fraseología empezaba a fastidiar al capitán Corsican, que se mordía los bigotes e iba perdiendo la paciencia.

-Al grano, caballero - dijo con aspereza al doctor T.... a quien cortó la palabra -. El asunto es muy sencillo. El capitán Mac-Elwin ha levantado la mano contra el señor Drake: su amigo de ustedes da por recibido el bofetón. Es él el ofendido y exige una reparación. A él le toca elegir armas. ¿Qué más?

-¿Acepta el capitán Mac-Elwin? -preguntó el doctor, que estaba desconcertado por el tono de Corsican.

-Lo acepta todo.

-Pues bien, nuestro representado escoge la espada.

-¿Dónde se efectuará el duelo? ¿En Nueva York?

-No; aquí; a bordo.

-¡A bordo! Conformes: ¿y cuando? ¿mañana al amanecer?

Esta tarde a las seis, detrás del gran salón de cubierta que a esa hora está desierto.

-Perfectamente.

Dichas estas palabras, Corsican se apoyó en mi brazo y volvió la espalda al doctor T...

XXX

No era posible ya aplazar el desenlace de aquella cuestión. Sólo faltaban algunas horas para que se verificara el duelo. ¿Cuál era el origen de aquella precipitación? ¿Por qué no aguardaba Drake que él y su adversario desembarcara para batirse en tierra firme? ¿Aquel buque fletado por una compañía francesa le parecía más propicio para un duelo a muerte?

¿0 acaso Drake, quería deshacerse de Fabián, antes que éste colocara el pie en el continente, americano y sospechase la presencia de Elena a bordo, que Drake, debía suponer ignorada de todo el mundo? Sí; eso debía ser.

-Bueno - dijo Corsican -. Cuanto antes mejor.

-¿Le parece que indique a Pitferge, que asista al duelo como médico?

-Si, lo creo acertado.

Corsican fue a avistarse con Fabián. La campana sonaba en aquel instante: pregunté al timonel qué significaba aquel toque y me manifestó que doblaba a muertos por el marinero que había fallecido durante la noche. En efecto, iba a verificarse tan triste ceremonia. El tiempo tan hermoso hasta entonces, varió. Grandes nubes subían lentamente por el Sur.

Al oír la campana los pasajeros acudieron en tumulto hacia estribor. La toldilla, los puentes, el castillo de proa las lanchas y botes colgados de sus pescantes se llenaron de espectadores. Los oficiales, marineros y fogoneros, francos de servicio, se alinearon sobre cubierta.

A las dos apareció un grupo de marineros al extremo del buque: salió de la enfermería y pasó por delante de la máquina del timón. Cuatro hombres llevaban el cuerpo del marinero, metido en un saco de lona y fijo en una tabla con una bala a los pies. El pabellón inglés envolvía el cadáver. El grupo, seguido de todos los compañeros del di-

funto, avanzó lentamente a través de los concurrentes que se descubrían a su paso.

Al llegar detrás, de la rueda de estribor se detuvo el cortejo fúnebre y depositó el cadáver en el último rellano en que terminaba la escalera al nivel de la cubierta.

Delante de la fila de espectadores colocados sobre el tambor, hallábanse de gran uniforme el capitán Anderson y sus principales oficiales. El capitán tenía en la mano un libro de oraciones; se descubrió durante algunos minutos, y en medio de un silencio profundo, no interrumpido siquiera por la brisa leyó con voz grave las oraciones de los difuntos. En aquella atmósfera densa pesada sin que se percibiera un ruido, ni el menor soplo de viento, sus palabras se oían distintamente. Algunos pasajeros respondían en voz baja.

A una señal del capitán, el cuerpo, alzado por sus conductores, cayó en el mar, sobrenadó un momento y desapareció después en medio de un círculo de espuma. En aquel instante gritó la voz del vigía:

–¡Tierra!

XXXI

La tierra anunciada en el momento mismo en que se cerraba el mar en el cuerpo del pobre marinero, era baja y amarillenta. Aquella línea de dunas poco elevadas, era Long-Island, la *isla larga* gran banco de arena animado por la vegetación que cubre la costa americana desde la punta Montaukc hasta Brooklyn, el suburbio de Nueva York. Numerosas goletas de cabotaje bordeaban aquella isla, sembrada de casas de recreo, por ser la campiña preferida de los habitantes de Nueva York.

Los pasajeros saludaron con la mano aquella tierra tan deseada después de una travesía tan larga y en la que no habían faltado incidentes penosos. Todos asestaban sus anteojos hacia aquella primera muestra y del continente americano, y cada cual la contemplaba y veía de diversa manera, conforme a sus deseos. Los yankees saludaban en ella a la madre patria; los sudistas miraban con cierto desdén aquella tierra del Norte: el desdén del vencido hacia el vencedor. Los canadienses la observaban como hombres que les falta poco para llamarse ciudadanos de la Unión. Los californianos, traspasando todas aquellas llanuras del Far-West y atravesando las Montañas Rocosas, ponían ya el pie en sus inagotables criaderos de oro. Los mormones, con la frente erguida y el gesto despreciativo, apenas examinaban aquellas playas: dirigían sus miradas más allá, a su desierto inaccesible a su lago Salado, a su ciudad de los Santos. En cuanto a los dos novios, aquel continente era para ellos la tierra de promisión.

-Sin embargo, el cielo se iba obscureciendo cada vez más: todo el horizonte del Sur estaba encapotado; gruesos y espesos nubarrones iban aproximándose al cenit. La pesadez del aire aumentaba; un calor sofocante penetraba la atmósfera como si el sol de julio cayese a plomo sobre ella. ¿No habrían terminado aún los incidentes de aquella eterna travesía?

-¿Quiere usted que le asombre? - me dijo él doctor, que estaba a mi lado.

-Asómbreme usted, doctor.

-Pues bien, antes de terminar el día tendremos tempestad.

-¿Tempestad en el mes de abril?

–El Great-Eastern se burla de las replicó Pitferge encogiéndose de hombros -. Vamos a tener un huracán hecho para él. Mire usted, esas nubes de mal agüero que invaden el cielo; se parecen a los animales de los tiempos geológicos, y antes de poco se devorarán.

-Confieso que el horizonte está amenazador. Su aspecto es tempestuoso, y de aquí a tres meses sería de su parecer, querido doctor, pero hoy no.

-Pues yo le digo - respondió Pitferge, animándose -que la tempestad estallará dentro de pocas horas. La presiento corno un «storm-glass». Mire usted esos vapores que se condensan en lo alto, del cielo, observe esos cirrus, esas *colas* de gato que se cierran en una sola nube y esos anillos espesos que cierran el horizonte. En breve habrá condensación rápida de vapores, y, por consiguiente, una producción de electricidad. Por de pronto el barómetro ha bajado súbitamente a 721 milímetros y los vientos que reinan son los del Sudoeste, los únicos que producen tempestades en invierno.

-Sus observaciones podrán ser exactas, doctor -lo respondí, como hombre que no quiero ceder -. Pero, ¿quién ha sufrido tempestades en esta estación y en estas latitudes?

-Se citan casos en los anuarios. Los inviernos templados se distinguen con frecuencia por tempestades. Si hubiera vivido usted en 1772, o para no ir tan lejos, en 1824, habría oído retumbar el trueno en febrero en el primer caso, y en diciembre en el segundo. En el mes de enero de 1837 cayó un rayo cerca de Drammen en Noruega causando estragos y daños de consideración, y en el mes de febrero de este último año, cayeron también en los barcos de pesca de Tréport, en el canal de la Mancha. Si tuviese tiempo para consultar la estadística le confundiría.

-En fin, doctor, puesto que se empeña... Allá veremos. ¿Tiene usted miedo del rayo?

-¡Yo! El rayo es mi amigo, es mi médico.

-¡Su Médico!

-Sin duda. Aquí donde usted me ve, he sido atacado por el rayo el 13 de julio de 1837 estando en Kiew, cerca de Londres, y me curó una parálisis del brazo derecho que había resistido a todos los esfuerzos de la medicina.

-¿Se chancea?

-De ningún modo. Es un tratamiento económico, tratamiento por la electricidad. Amigo mío, le podría os que prueban que el citar otros hechos más auténtico rayo sabe más que los doctores más hábiles, y que su intervención es muy útil en casos desesperados.

-No importa -le dije –, tendrá siempre poca confianza en su médico y no pienso llamarle.

-Porque no le ha visto ejercer. Escuche un ejemplo que recuerdo. En 1817, en el Connecticut, un campesino que padecía de un asma tenida por incurable fue herido por un rayo y quedó curado radicalmente. Aquél fue un rayo pectoral.

El doctor hubiera sido capaz de reducir el rayo píldoras.

-¡Ría usted, ignorante, ría cuanto quiera! ¡No entiende una palabra de tiempo ni de medicina!

XXXII

Pitferge se marchó y yo permanecí sobre cubierta mirando cómo avanzaba la tempestad. Fabián seguía aún en su camarote y Corsican estaba con él. Fabián tomaba sin duda algunas; disposiciones para el caso de una desgracia. Entonces me acordé que tenía una hermana en Nueva York, y me estremecía al pensar que tal vez tuviéramos que llevarle la noticia de la muerte del hermano a quien esperaba. Yo hubiera querido ver a Fabián, pero pensé que era mejor no estorbarle a él ni a Corsican.

A las cuatro avistamos otra tierra frente a la costa de Long-Island: era el islote de Fire-Island, en cuyo centro tiene un faro que alumbra dicha tierra. En aquel momento los pasajeros invadieron las toldillas y puentes, mirando hacia la costa que teníamos a unas seis millas de distancia al Norte, y aguardando el instante, en que el práctico llegase y decidiera la importante cuestión de la rifa. Los poseedores de los cuartos de horas nocturnos, habíamos perdido toda esperanza y los de los cuartos de hora diurnos, excepto aquellos que se hallan comprendidos entro cuatro y seis de la mañana tampoco podrían confiar ya en la suerte. Antes de la noche, el práctico llegaría a bordo y en su presencia quedaría terminado el juego: por lo tanto, todo el interés se concentraba en las siete u ocho personas, en quien la suerte había dado los próximos cuartos de hora y estas se aprovechaban de la ocasión, para vender, comprar y revender su número con verdadero afán.

A las cuatro y dieciséis minutos se avistó por estribor una goletilla que se dirigía hacia nosotros. No cabía duda; era el práctico. No tardaría en subir a bordo más de un cuarto de hora. La competencia pancha hallarse pues, entre el segundo y tercer cuarto de hora que median entre las cuatro y cinco de la tarde; las demandas y ofertas volvieron a empezar. Después cruzáronse apuestas insensatas sobre las cualidades personales del práctico; como por ejemplo:

–Diez dollars a que el práctico es casado.

-veinte, dollars a que es viudo.

-Cincuenta dollars a que tiene patillas rubias.

-Sesenta dollars a que tiene una verruga en la nariz.

-Ciento a que al saltar a bordo el primer pie que pondrá sobre cubierta será el derecho.

-A que fuma.

-A que fuma en pipa.

-¡No! ¡sí! ¡no!

Y otras mil apuestas, tan absurdas como las anteriores, pero que aceptaban algunos. La goletilla se acercaba. Veíanse distintamente sus airosas formas, bastante marcadas por la proa y sus curvas prolongadas que le daban el aspecto de un yate de recreo. ¡Qué lindos son esos buques de cincuenta a sesenta toneladas, admirablemente construidos para resistir los temporales y sortear los embates de las olas! Al llegar aquélla a dos cables del *Great-Eastern*, se puso al pairo de pronto y echó un bote al agua. El capitán Anderson mandó, parar y por primera vez en quince -días cesaron de funcionar las ruedas v la hélice. Un hombre saltó de la goleta al bote que empujado por cuatro remeros, se dirigió al *steam-ship*. Largóse una escala de cuerda por el costado del coloso, al cual atracó el cascarón de nuez del práctico, que trepó ágilmente y saltó a cubierta.

Acogiéronle los gritos de júbilo de los gananciosos y las exclamaciones de los que perdían, y las apuestas y las rifas se resolvieron en esta forma.

El práctico era casado.

No tenía verruga alguna.

Usaba bigotes rubios.

Y había saltado a cubierta con los pies juntos.

Por último, eran las cuatro y treinta y seis minutos en el momento en que ponía el pie sobre el *Great–Eastern*.

El poseedor del vigésimo tercio, cuarto de hora ganaba el lote de noventa y seis dollars. Lo tenía Corsican, que ni siquiera pensaba en

ganancia semejante en aquellos momentos. No tardó en aparecer sobre cubierta y cuando le presentaron el dinero, dijo al capitán Anderson que conservará aquella cantidad para entregarla a la viuda del joven marinero a quien el golpe de mar había causado la muerte.

El comandante, sin decir una palabra, le dio un fuerte apretón de manos. Un momento después un marinero se acercó a Corsican, y después de saludarle eón aire rudo, le dijo:

-Señor, los compañeros me envían para que es usted un hombre de muy buenos sentimientos, y todos le dan las gracias en nombre del pobre Wilson, que no puede manifestarle su agradecimiento por sí mismo.

Corsican, profundamente conmovido, estrechó la mano del marinero.

El práctico era un hombrecillo que no tenía aspecto de marino: llevaba gorra de hule pantalón negro, un gabán pardo con forro encarnado y un paraguas. Desde aquel momento él era el amo a bordo.

Al saltar sobre cubierta y antes de subir al puente, había arrojado un gran paquete de Periódicos, sobre los cuales se precipitaron con cierta avidez los pasajeros. Eran noticias de Europa y de América; era el lazo político y social que se estrechaba entre el *Great-Eastern* y ambos continentes.

XXXIII

Habíase formado la tempestad; la huella de los elementos iba a comenzar. Una densa bóveda de miles de tinte uniforme se iba extendiendo sobre nuestras cabezas. La atmósfera sombría presentaba un aspecto muy triste: La Naturaleza quería justificar los presentimientos del doctor Pitferge.

El steam-ship iba poco a poco acortando su marcha. Las ruedas no daban mas que tres o cuatro vueltas por minuto; por las válvulas entreabiertas se escapaban espirales de humo blanquecino; las cadenas de las áncoras estaban preparadas. En el palo do mesana ondeaba el pabellón inglés.

El capitán Anderson había tomado todas sus disposiciones para fondear. Desde el tambor de estribor, el práctico hacía señales con la mano, ordenaba las evoluciones del buque en los estrechos canales; pero el reflujo bajaba y el *Great-Eastern* no podía pasar la barra que corta la embocadura de Hudson. Había que esperar la marca creciente. ¡Aun faltaba un día!

A las cinco menos cuarto, y por orden del práctico, se soltaron las anclas, cuyas cadenas resbalaron por los escobenes con un ruido comparable al del trueno. Hubo un instante en quo creí que la tempestad empezaba. Cuando las uñas de las anclas mordieron la arena el *steam-ship* permaneció inmóvil. I\71 la menor ondulación desnivelaba el mar. El *Great-Eastern* era un islote.

En aquel instante la bocina resonó por última vez.

Llamaba a los pasajeros para la comida de despedida.

La *Sociedad de Fletadores* iba a prodigar el champaña a sus huéspedes; ninguno de éstos se hubiera atrevido a faltar a la cita. Un cuarto de hora después los comedores se hallaban llenos de comensales, y la cubierta enteramente desierta.

Sin embargo, siete personas debían dejar desocupados sus puestos; los dos adversarios que iban a arriesgar su vida en el duelo, los

cuatro amigos y el doctor que debía asistirlos. Habíase escogido perfectamente la hora del encuentro, así como el sitio. No había nadie sobre cubierta; todos los pasajeros estaban en los *dining-rooms*, los marineros en sus puestos, los ofíciales en su comedor particular y ni un solo timonel a popa pues el *steam-ship* se mantenía inmóvil sujeto por sus anclas.

A las cinco y diez minutos de la tarde Fabián y Corsican se unieron al doctor y a mí. Desde la escena del juego, yo no había vuelto a ver a Fabián. Me pareció triste, pero en extremo tranquilo, y nada preocupado. En aquel momento su pensamiento y sus inquietas miradas se dirigían y buscaban siempre a Elena. Se limitó a apretarme la mano sin pronunciar una palabra.

-¿No ha venido Drake? -me preguntó Corsican.

-Aún no -le contesté.

-Vámonos hacia popa allí es la cita.

Fabián, el capitán Corsican y yo, echamos a andar. El cielo se obscurecía. Sordos gruñidos se oían en el límite del horizonte: era como un bajo continuó, sobre el que destacaba vivamente la algazara que salía de los salones. Algunos relámpagos lejanos desgarraban la espesa bóveda de las nubes. La atmósfera estaba impregnada de electricidad.

A las cinco y veinte minutos llegaron Drake y sus testigos. Aquellos señores nos saludaron, saludo que les fue ceremoniosamente devuelto. Drake no habló una palabra. Sin embargo, en su fisonomía se traslucía una excitación mal contenida. Lanzó a Fabián una mirada llena de odio. Nuestro amigo, que estaba apoyado en el enjaretado, ni siquiera le vio. Se hallaba absorto en una contemplación profunda y, al parecer, no pensaba en el papel que debía representar en aquel drama.

Corsican, dirigiéndose al yankee, uno de los testigos de Drake, le pidió las espadas; éste se las presentó. Eran espadas de desafío cuya ancho, cazuela resguardaba la mano del que las esgrimía. Corsican las tomó, las examinó, doblando y blandiendo las hojas y midiéndolas, y

luego dejó que el yankee escogiera una de ellas. Mientras hacía estos preparativos, Drake, se quitó el sombrero, despojóse del gabán, se desabrochó el cuello y la pechera de la camisa y se remangó los puños. Luego tomó la espada: entonces observó que era zurdo, indudable ventaja para él, acostumbrado a batirse con los que manejaban el acero con la mano derecha.

Fabián no se había movido de su sitio, como si no tuviera nada que ver con todos aquellos preparativos. Corsican le tocó con la mano y le presentó la espada. Fabián miró aquel brillante acero, y pareció que volvía de pronto a recobrar toda su memoria.

Tomó la espada con mano segura y murmuró:

-Sí, es justo; ¡ya recuerdo!

Después se colocó delante de Drake, el que inmediatamente se puso en guardia. En aquel reducido espacio era imposible retroceder, pues el combatiente que lo hubiese hecho, se habría visto acorralado contra la pared del salón; era pues, indispensable batirse a pie firme.

-¡Vamos, señores! - dijo el capitán Corsican.

Las espadas se cruzaron. Desde las primeras arremetidas algunos rápidos *uno-dos*, tirados por Una y otra parte, y ciertos ataques y paradas, me demostraron que Fabián y Drake debían hallarse poco más o menos a igual altura y esto me hizo augurar bien respecto a Fabián, el cual se mostraba sereno y dueño de sí mismo, no manifestaba cólera y más bien demostraba una indiferencia en el combate, mayor sin duda que la de los propios testigos. Enrique Drake, por el contrario, le miraba con furibundos ojos: a través de sus entreabiertos labios asomaban sus dientes apretados; tenía la cabeza casi metida entro sus hombros, y su fisonomía presentaba todas las señales dé un verdadero odio que le privaba de su sangre fría. Quería matar a todo trance.

Después de algunos minutos de lucha se bajaron las espadas; ninguno había sido tocado hasta entonces, aunque Fabián tenía algo desgarrada la manga de la camisa. Se les concedió un breve descanso. Drake se limpiaba el sudor que inundaba su rostro.

La tempestad se desencadenaba con todo su furor. El rumor del trueno era incesante y a cada momento se oían estampidos tremendos. La electricidad se desarrollaba con toda su intensidad, las espadas chispeaban, despidiendo luminosos destellos a la manera de los pararrayos entre los nubarrones tempestuosos. Después de un instante de descanso, el capitán Corsican dio de nuevo la señal de combate. Fabián y Drake volvieron a ponerse en guardia. El segundo ataque fue más violento que el primero. Fabián se defendía con admirable calma; Drake atacaba con rabia. Algunas veces, después de una estocada furiosa de su contrario, creí yo que Fabián iba a responder con otra pero ni Í siquiera lo intentaba.

De pronto, tras un quite en tercera Drake se tiró a fondo. Creí que Fabián había sido herido en el pecho; pero éste había parado en quinta pues el golpe iba bajo, descargando un golpe seco en la espada de Drake, el cual se retiró cubriéndose con un rápido semicírculo, mientras los relámpagos desgarraban las nubes sobre nuestras cabezas.

Fabián tuvo ocasión de responder al ataque pero no lo hizo. Aguardó a que su adversario se repusiera. Lo confieso, aquella generosidad no fue de mi agrado; Drake era uno de esos hombres a quienes no se deben tener miramientos.

De pronto, y sin que yo pudiera explicarme aquel extraño abandono de sí propio, Fabián dejó caer su espada. ¿Había sido herido mortalmente sin que lo sospechásemos? Toda mi sangre se agolpó al corazón. Y, sin embargo, la mirada de Fabián había adquirido una animación singular.

-¡Ea! ¡defiéndase! -gritó Drake afirmándose sobre sus piernas, rugiendo como un tigre y dispuesto a precipitarse sobre, su enemigo.

Al ver desarmado a Fabián le consideré perdido. Corsican iba a arrojarse entre él y su adversario, para impedir que se asesinara a un hombre indefenso, pero Enrique Drake, se quedó también inmóvil.

Me volví. Pálida como un cadáver, con las manos extendidas, Elena avanzaba hacia los combatientes. Fabián, fascinado por aquella aparición, permaneció con los brazos abiertos sin moverse.

–¡Tú! – exclamó Drake, dirigiéndose a Elena -. ¡Tú aquí!

La espada le temblaba en las manos: parecía la de San Miguel empuñada por Satanás.

De pronto, un relámpago deslumbrador, una violenta iluminación envolvió toda la popa del buque y sin saber cómo caí al suelo, casi sofocado. El relámpago y él trueno habían sido simultáneos. Se percibió un fuerte olor a azufre. Merced a un esfuerzo supremo, recobró mis sentidos: había caído sobre, una rodilla me levantó como pude y miré. Elena se apoyaba en el brazo de Fabián. Drake se había quedado petrificado, en la misma postura y tenía el rostro negro.

El desdichado, atrayendo el rayo con la punta de su espada había hecho que descargara sobre él.

Elena dejó a Fabián, se aproximó a Drake, le miró llena de angelical compasión y le puso la mano en el hombro... Aquel ligero contacto bastó para hacerle perder el equilibrio y para que el cuerpo de Drake cayera al suelo como una masa inerte.

Elena se inclinó sobre él mientras nosotros retrocedíamos espantados. El miserable Drake, era cadáver.

-¡Muerto por el rayo! -dijo el doctor, asiéndome del brazo -; ¡muerto por el rayo! ¡Ah! ¡no quería usted creer en la intervención del rayo!

En efecto, ¿Drake había sido muerto por descarga eléctrica como aseguraba el doctor Dean Pitferge, o como después lo sostuvo el médico de a bordo, se le había abierto una arteria en e1 pecho? No lo sé. Lo cierto es que no teníamos ante los ojos más que un cadáver.

XXXIV

Al siguiente día martes 9 de abril, a las once, el *Great-Eastern* levaba el ancla y se disponía a entrar en el Hudson. El práctico maniobraba con seguridad incomparable. Durante la noche la tempestad se había disipado; los últimos nubarrones desaparecían en el lejano horizonte. La mar se animaba bajo las evoluciones de una flotilla de goletas que bordeaban la costa.

Era un pequeño buque de vapor que traía la comisión sanitaria de Nueva York. Provisto de un balancín que subía y bajaba sobre cubierta marchaba con una rapidez extraordinaria y me daba una idea de aquellos pequeños ténders americanos, construidos bajo un mismo modelo, de los cuales unos veinte nos rodearon bien pronto.

No tardamos mucho en traspasar el *Light-Boat*, faro flotante que marca los pasos del Hudson. Costeamos la punta de Sandy-Hook, arenosa lengua de tierra que termina en un faro, y desde la cual algunos curiosos nos saludaban con hurras.

A la. una después de haber navegado a lo largo de los muelles de Nueva York, el *Great-Eastern* fondeaba en el Hudson, y las áncoras, enganchándose en los cables telegráficos del río, estuvieron a punto de romperlos al partir.

Entonces empezó el desembarque de todos aquellos compañeros de viaje, de aquellos compatriotas de una travesía a quienes no debía volver a encontrarlos californianos, los del Sur, los mormones, los novios... Esperé a Fabián y a Corsican. .

Hube de referir al capitán Anderson los incidentes del duelo que había ocurrido a bordo. Los médicos hicieron su correspondiente informe y como no tuvo que intervenir la justicia en la muerte de Drake se dieron las órdenes oportunas para que se llenaran en tierra los últimos deberes para con su cadáver.

En aquel momento, el estadístico Cokburn, que en todo el viaje no me había hablado, me dijo:

–¿Sabe usted, amigo mío, cuántas vueltas han dado las ruedas durante la travesía?

-No, señor.

-Cien mil setecientas veintitrés.

-¡Ah, de veras! ¿Y la hélice?

-Seiscientas ocho mil ciento treinta.

-Agradecidísimo, señor.

Y el estadístico Cokburn se marchó sin saludarme.

En aquel instante se unieron conmigo Fabián y Corsican; Fabián me estrechó con efusión la mano.

-Elena -me dijo -curará. Ha recobrado por un momento la razón. ¡Ah! ¡Dios es justo, y se la devolverá por entero!

Hablando de esta suerte, Fabián confiaba en el porvenir. En cuanto a Corsican me dio un fuerte abrazo sin ceremonias, pero de una manera algo ruda.

-Hasta la vista - me gritó cuándo tomó asiento en el tender donde se encontraban ya Fabián y Elena en compañía de mistress R..., la hermana del capitán Mac-Elwin, que había acudido a recibirle. El tender se alejó, llevándose aquel primer grupo de pasajeros al desembarcadero de la Aduana.

Los miraba alejarse y al ver a Elena entre Fabián y la hermana de éste, no dudó ya que los cuidados, la adhesión, el amor, lograsen devolver la razón a aquella pobre alma extraviada por el dolor.

De pronto recibí un abrazo, me volví y reconocí al doctor Pitferge.

-Y ahora - me dijo -, ¿qué va a hacer usted?

-Puesto que el *Great-Eastern* ha de permanecer ciento noventa y dos horas en Nueva York, y debo volver a embarcarme, en él, tengo ciento noventa y dos horas que pasar en América o lo que es igual, ocho días, que empleándolos bien bastan para ver a Nueva York, el Hudson, el valle de Mohawk, el lago Erié, el Niágara y todo ese país cantado por Cooper.

-¡Ah! ¿va usted al Niágara? - exclamó Dean Pitferge -. A fe que me alegraría de volver a verlo, y si mi proposición no le pareciese importuna...

El buen doctor me divertía con sus extravagancias. Su proposición me interesaba pues en él encontraba yo un guía muy instruido.

–¡Vengan esos cinco! - le dije.

Un cuarto de hora después, nos encontrábamos en el tender, y a las tres de la tarde después de haber remontado el Broaway, nos alojamos en dos habitaciones del *Fifth Avenue Hotel.*

XXXV

¡Ocho días en América! El *Great-Eastern* debía zarpar el 16 de abril, y eran las tres de la tarde del cuando, puse el pie en la tierra de la Unión. ¡Ocho días! Hay turistas impacientes, «viajeros exprés» a quienes probablemente hubiera bastado este tiempo para visitar toda la América.. Yo no deseaba tanto.

Ni aun aspiraba a visitar a Nueva York detenidamente pata escribir después de aquel examen rápido un libro sobre las costumbres y carácter de los americanos. Pero en su constitución, en su aspecto físico, Nueva York está pronto vista; no tiene más variación que la de un tablero de ajedrez, calles cortadas en ángulos rectos, llamadas *avenidas,* cuando son longitudinales, y s*treets* cuando son transversales; con números de orden en aquellas diversas vías de comunicación, disposición muy práctica pero muy monótona; y ómnibus americanos haciendo servicio en todas las avenidas. Visto un barrio de Nueva York está vista toda la gran ciudad, salvo, si se quiere, aquella confusión de calles y callejuelas aglomeradas en la parte Sur, donde se ha agolpado la población mercantil. Nueva York es una lengua de tierra y toda su actividad se encuentra en la punta de aquella lengua. A cada uno de sus lados se desarrollan el Hudson y el gran río del Este, que son dos verdaderos brazos de mar, surcados de buques, y cuyos *ferry–boats* enlazan la ciudad por la derecha con Brooklyn, y por la izquierda con las orillas del New Jersey. Una sola arteria corta de través la simétrica aglomeración dé los barrios de Nueva York llevando a ellos la vida: es el viejo Broadway, el Strand de Londres, el bulevar Montmartre de París, casi intransitable por su parte baja a la que afluye la muchedumbre, y casi desierto en su parte alta; una calle en que las casuchas y los palacios de mármol se tocan ; un verdadero río de fiacres, ómnibus, coches de alquiler, carretas y carromatos, con andenes por orillas, y sobre el cual ha habido que echar puentes para dejar

paso a los transeúntes. Broadway es el verdadero Nueva York, y por allí nos paseamos el doctor Pitferge y yo hasta entrada la. noche.

Después de comer en *Fifth Avenue Hotel* en donde nos sirvieron únicamente guisos liliputienses en platitos de muñeca me fui a terminar el día en el teatro Barnum, donde se representaba un drama que atraía a la muchedumbre*: New York's Streets.* En el cuarto acto figuraba un incendio, y una verdadera bomba de vapor manejada por verdaderos bomberos. Esta constituía la «great attraction».

En la mañana del siguiente día dejé al doctor que despachara sus asuntos. A las dos 4 la tarde debíamos encontrarnos en el hotel. Fui al correo, situado en Liberty Street, 51, para recoger las cartas que tenía allí detenidas; luego a Rowling Green, 2, a casa del cónsul de Francia el barón Gualdree Boilleau, que me recibió muy bien; luego a la casa de Hoffmann, en donde cobró unas letras, y, por último, al número 25 de la calle 36, casa de mistress R..., hermana de Fabián, cuyas señas me había dado éste. Allí adquirí noticias de Elena y de mis dos amigos; supe que por consejo de los médicos, mistress R..., Fabián y Corsican, se habían ausentado de Nueva York llevándose consigo a la joven a la cual el aire y la tranquilidad del campo le serían favorables. Una esquela de Corsican me anunciaba aquella marcha tan repentina. El bravo capitán había *ido a Fifth Avenue Hotel* y no me había encontrado. ¿A dónde irían al salir de Nueva York? No lo sabían. Al primer sitio hermoso que impresionara a Elena; allí permanecerían hasta que desapareciera el encanto. Corsican me prometía tenerme al corriente, y confiaba en que yo no partiría sin darles antes a todos un abrazo por última vez. Sí: hubiera tenido mucho gusto en poder ver de nuevo a Elena y abrazar a Fabián y a Corsican; pero, ausentes ellos y marchándome yo, no debía pensar en volverlos a ver.

A las dos estaba de vuelta en el hotel; encontró al doctor en el *bar-room,* que estaba lleno de gente como un salón de la Bolsa o un mercado, verdadero salón público, en el que se mezclaban los transeúntes y los pasajeros, y en el que todo el que llega encuentra gratis, agua fría galleta y Chester.

-Hola, doctor - le dije -, ¿cuándo partimos?

-Esta tarde a las seis.

-¿Tomaremos el *rail-road* del Hudson?

-No, el *Saint-John*, un admirable *steamer*, otro mundo, un *Great-Eastern* de río, una de esas máquinas maravillosas de locomoción que vuelan con frecuencia. Yo hubiera preferido enseñarle el Hudson de día pero el *Saint-John sólo* navega de noche. Mañana a las cinco de la madrugada nos hallaremos ya en Albany. A las seis tomaremos el *New York Central Rail-road* y por la noche cenaremos en *Niágara Falls.*

No cabía discutir el programa del doctor; lo acepté a ojos cerrados. El ascensor del bote, colocado en su rosca vertical, nos subió hasta nuestros cuartos Y nos volvió a bajar algunos minutos más tarde con nuestra maleta de turistas. Un coche de a veinte francos la carrera nos condujo en un cuarto de hora al embarcadero, ante el cual el *Saint-John* estaba ya despidiendo densos torbellinos de humo.

XXXVI

El Saint-John y su gemelo el *Dean Richmond,* eran los más hermosos *steam-boats* del río; son más bien edificios que barcos. Tienen dos o tres pisos con plataformas, corredores, galerías y paseos, asemejándose a la morada flotante de un plantador; el conjunto lo dominan unos veinte postes empavesados y ligados entre si por armaduras de hierro que consolidan el total de la construcción: sus dos enormes tambores estaban pintados al fresco como los tímpanos de la iglesia de San Marcos de Venecia; detrás de cada rueda se eleva la chimenea de las dos calderas, las cuales no van colocadas dentro del casco del *steamboat,* precaución muy prudente para el caso de una explosión. En el centro, entre los tambores, se mueve una máquina de extremada sencillez: un cilindro, un émbolo que pone en movimiento un largo balancín, el cual sube y baja como el enorme martillo de una fragua y una sola biela que mueve el árbol de aquellas macizas ruedas.

Una muchedumbre de pasajeros llenaba ya completamente la cubierta del *Saint-John.* Pitferge y yo fuimos a instalarnos a un camarote que daba a un inmenso salón, especie de galería de Diana cuya redondeada bóveda descansaba en una serie de columnas corintias. Por todas partes comodidad y lujo: alfombras, divanes, canapés, objetos de arte, pinturas, espejos y hasta gas, fabricado a bordo en un pequeño gasómetro.

En aquel momento la colosal máquina se puso en marcho, y yo subí a los puentes superiores. En la proa había una caseta cuidadosamente pintada: era la cámara de los timoneles. Cuatro hombres vigorosos se mantenían junto a los rayos de la doble rueda del timón. Después de un paseo de algunos minutos, volví a bajar a cubierta entro las calderas enrojecidas ya de las que se escapaban pequeñas llamas azules, por efecto de la acción del aire que despedían los ventiladores. Del Hudson no podía ver nada. La noche avanzaba y, con la noche, nos venía encima una nube a que podía cortarse con cuchillo».

El Saint-John bramaba como un formidable mastodonte. Apenas se distinguían las luces de las poblaciones situadas en las riberas, y los fanales de los buques de vapor que remontaban las obscuras aguas lanzando fuertes silbidos.

A las ocho entró en el salón. El doctor me llevó a cenar a un magnífico restaurant, instalado en el entre puente, y servido por un ejército de criados negros. Pitferge, me hizo saber que pasaban de cuatro mil los viajeros que iban a bordo, entre los cuales se contaban mil quinientos emigrantes, alojados en la parte más baja del *steam-boat.* Terminada la cena fuimos a acostarnos en nuestros cómodos camarotes.

A las once me despertó una especie de choque. El *Saint-John* se había parado. No pudiendo el capitán maniobrar en medio de aquellas densas tinieblas, mandó hacer alto. El enorme buque dio fondo en el canal, y se durmió tranquilamente sobre sus anclas.

A las cuatro de la madrugada el *Saint-John* prosiguió su marcha. Me levantó y pasé a la galería de proa. La lluvia había cesado, se deshacían las nubes y las aguas del río aparecieron nuevamente a nuestra vista; luego las orillas; la derecha ondulada cubierta de una verde arboleda y de arbustos que le daban el aspecto de un largo cementerio. En último término cerraban el horizonte, altas colinas, formando una graciosa línea. En la orilla izquierda sucedía lo contrario, pues todo eran terrenos llanos y pantanosos. En el lecho del gran río, entre sus islas, aparejaban muchas goletas para aprovechar las primeras brisas; *los steam-boats* remontaban la rápida corriente del Hudson.

El doctor había ido a buscarme a la galería.

-Buenos días, compañero -me dijo después de aspirar el aire fresco -. ¿Sabe usted que gracias a esa maldita niebla no llegaremos a Albany a tiempo de alcanzar el primer tren? Esto va a variar mi programa.

-Lo siento, doctor, pues no tenemos tiempo de sobra.

–¡Bah! Todo se reduce a llegar al *Niágara Falls* de noche, en vez de llegar por la tarde.

Esto no me convenía pero era preciso conformarme.

En efecto, el *Saint-John* no quedó amarrado al muelle de Albany antes de las ocho. El tren de la mañana ya había salido, había que aguardar el de la una y cuatro minutos de la tarde. Podíamos, pues, visitar descansadamente aquella curiosa ciudad, que forma el centro legislativo del Estado de Nueva York. La ciudad baja comercial y populosa sita en la orilla derecha del Hudson, y la ciudad alta con sus casas de ladrillo, sus establecimientos públicos, y su notable museo de fósiles, parecían uno de los grandes barrios de Nueva York transportado a la falda de aquella colina sobre la que se extiende en forma de anfiteatro.

A la una, después de almorzar, estábamos en la estación del ferrocarril, estación libre, sin barrera ni guardianes. El tren paraba en medio de la calle como un ómnibus. Se sube cuando se quiere en aquellos largos vagones, sostenidos en su parte delantera y en la trasera por un sistema de cuatro ruedas. Estos vagones se comunican entre sí por medio de puentecillos que permiten a los viajeros, pasearse de un extremo al otro del convoy. A la hora marcada sin que hubiésemos visto ningún empleado, sin sonar campana alguna sin el menor aviso, la jadeante locomotora adornada como un estuche como un objeto de orfebrería se puso en movimiento, arrastrándonos con una velocidad de doce, leguas por hora; pero en vez de estar hacinados como en los vagones de los ferrocarriles europeos, podíamos ir y venir comprar libros y periódicos «no sellados». La estampilla no entra en las costumbres americanas; a ningún censor de aquel país singular le ha ocurrido la idea de que es preciso vigilar con más cuidado las lecturas de los que leen en un vagón de ferrocarril que la de los que lo hacen en un rincón de su hogar arrellanados cómodamente en un sillón. Todo esto podíamos hacerlo sin tener que esperar a llegar a una estación. Las botillerías ambulantes y las bibliotecas, todo marcha con los viajeros, el tren atravesaba campos sin barreras, y bosques recién desmontados, a riesgo de tropezar con troncos echados por el suelo; con poblaciones nueva de calles anchas, cruzadas de rails, pero a las que

aun faltaban las casas; ciudades embellecidas con los nombres más poéticos Roma Siracusa, Palmira. Así desfiló a nuestra vista todo el valle del Mohawk, aquel país de Fenimore que pertenece al novelista americano, lo mismo que el país de Rob Roy, a Walter Scott.

En el horizonte, brilló por un momento el lago Ontario, teatro de las escenas de la obra maestra de Cooper.

Aquel teatro de la gran epopeya de Bas de Cuir, región salvaje poco tiempo antes, es un campo muy bien cultivado en la actualidad. Esto no agradaba al doctor: se obstinaba en llamarme, Ojo de Halcón, y no respondía más que por el nombre de *Chingakook.*

A las once, de la noche cambiábamos de tren en *Rochester,* y pasamos las corrientes del Tennesee, que huían en forma de cascadas bajo los vagones. A las dos de la madrugada después de haber costeado el Niágara sin verlo, durante algunas leguas, llegamos a la ciudad de *Niágara Falls,* y el doctor me condujo a una magnífica fonda llamada Cataract House.

XXXVII

El Niágara no es un río, ni siquiera un riachuelo, es un simple desagüe, una sangría natural, un canal de treinta y seis millas de largo, que vierte las aguas del lago Superior, del Michigan, del Hurón y del Erié, en el Ontario. La diferencia de nivel entre estos dos últimos lagos, es de trescientos cuarenta pies ingleses; esta diferencia repartida por igual en todo el curso de las aguas, apenas había creado una cascada; pero las cataratas solas absorben la mitad de ella: de esto procede su fuerza formidable.

Aquel raudal del Niágara separa los Estados Unidos del Canadá. Su orilla derecha es americana la izquierda inglesa. A un lado hay policemen; al otro ni sombra de ellos.

El 12 de abril, al amanecer, el doctor y yo bajamos por las anchas calles de Niágara Falls, aldea fundada al lado de las cataratas a trescientas millas de Albany, especie de pueblecillo lacustre, edificado en un sitio pintoresco, lleno de palacios suntuosos y de quintas agradables, que los yanquees y los canadienses habitan en buena estación. El tiempo era magnífico; el sol brillaba en un cielo frío. Oíanse sordos y lejanos mugidos, y se distinguían en el horizonte algunos vapores que no debían ser nubes.

-¿Es la catarata? - pregunté al doctor.

-Paciencia - me respondió Pitferge -. Pronto llegaremos a orillas del Niágara.

Las aguas del río corrían tranquilamente; eran claras y poco profundas, asomando sobre la superficie numerosos Picos de rocas parduscas. Los rugidos de la catarata eran cada vez más pronunciados; pero no se la veía todavía. Un puente de madera sostenido por arcos de hierro, unía la orilla izquierda con una isla situada en medio de la corriente. El doctor me condujo a él. Hacia la parte superior del río, extendíase éste hasta perderse de vista; hacia la inferior, es decir, a nuestra derecha se advertía el primer desnivel de un *rápido;* más allá,

a media milla del puente, desaparecía el terreno por completo, sobre el que se cernía una densa polvareda de agua. Allí estaba la *cascada americana* que aun podíamos ver. Más allá se dibujaba un paisaje tranquilo; algunas colinas, casas de campo, es decir, la orilla canadiense.

–¡No mire, usted! ¡no mire! -me gritó el doctor -. ¡Cierre los ojos! ¡no los abra hasta que yo se lo diga!

No le hice caso y miré a todas partes. Pasado el puente, pisamos la isla. Era la Goat-Island, la isla de la Cabra un trozo de tierra de setenta acres, poblado de árboles, cruzado de alamedas soberbias por las que podían circular los carruajes, y arrojado como un ramillete, entre las vertientes americanas y canadienses, separadas por una distancia de trescientas yardas. Los mugidos del agua redoblaban: nubes de vapor húmedo rodaban por el aire.

-¡Mire usted! - exclamó el doctor.

Al salir de un bosquecillo, apareció el Niágara a nuestra vista con todo su esplendor. En aquel sitio formaba un recodo brusco, y rodeándose para formar la catarata canadiense el *horse-shoe-fall*, la herradura se precipitaba desde una altura de ciento cincuenta y ocho pies por dos millas de anchura.

La naturaleza lo ha combinado todo en aquel sitio para recrear la vista. Aquel recodo del Niágara favorecía singularmente los efectos de luz y sombra. El sol, hiriendo las aguas en todos los ángulos, variaba caprichosamente los colores, y el que no ha visto aquellos efectos de luz no puede aceptarlos sin dificultad. En efecto, cerca del Goat-Island, la espuma es blanca es nieve inmaculada una corriente de plata derretida que se precipita en el vacío. En el centro de la catarata., las aguas son de un verde mar admirable lo cual indica cuán profunda es la capa de agua y tanto, que un buque el *Détroit*, que calaba veinte pies, lanzado a la corriente, pudo descender por la catarata sin tocar. Por el contrario, hacia la orilla canadiense los torbellinos, como si estuviesen metalizados por los rayos luminosos, resplandecían semejando oro fundido al precipitarse al abismo. Debajo, el río es in-

visible. Sólo se distingue el vapor y los remolinos. Yo columbré, no obstante, enormes hielos aglomerados por el frío del invierno que afectaban la forma de monstruos, que con las fauces abiertas, absorbían de hora en hora los cientos de millares de toneladas que derrama en ellos el inagotable Niágara. A una media milla más abajo de la catarata el río adquiría de nuevo su aspecto apacible, y presentaba una superficie compacta que las primeras brisas de abril no podían derretir aún.

-¡Ahora al centro del torrente! -me dijo el doctor. -¿Qué quería decir? No le entendía pero me enseñó una torre construida sobre el picó de una roca a algunos centenares de pies de la orilla y al borde mismo de un precipicio. Aquel monumento audaz, elevado en 1833, por un tal Judge Porter, se llama «Terrapin-Tower».

Descendimos por las cuestas laterales de Goat-Island. Al llegar a la altura del curso superior del Niágara, vi un puente, o más bien algunas tablas echada sobre las cabezas de las rocas, que unían la torre a la orilla. Aquel puente costeaba el abismo, tan sólo algunos pasos de distancia. El torrente mugía por debajo. Pasamos atrevidamente por aquellos maderos, y en breves instantes llegamos al peñasco principal que sustentaba a Terrapin-Tower. Aquella torre redonda de cuarenta y cinco pies de altura es de piedra. En su cima tiene una balaustrada circular rodeando un techo cubierto de estuco rojizo. La escalera de caracol es de madera y en ella se ven escritos millares de nombres. El que llega a lo alto de la torre, se agarra a la balaustrada y mira.

La torre está en plena catarata. Desde su cumbre las miradas abarcan todo el abismo, y penetran hasta en las gargantas de aquellos monstruos de hielo que se tragan el torrente. Se siente como se estremece la roca que sostiene la torre. En torno de ésta se descubren hundimientos espantosos, como si el lecho de río fuese cediendo. Allí es inútil hablar, porque no se oyen las palabras. De los inmensos remolinos de agua salen formidables truenos las líneas líquidas humean y silban como flechas la espuma salta hasta la cima de la torre, y el agua pulverizada se esparce por el aire formando un espléndido arco iris.

Por un simple efecto de óptica la torre parece que anda con una rapidez aterradora pero afortunadamente, retirándose de la cascada; pues si la ilusión fuese al contrario, el vértigo sería irresistible y nadie podría mirar aquel abismo. Jadeantes, nos retiramos un momento al piso alto dei la torre. Entonces, el doctor me dijo:

-Este Tarrapin-Tower, amigo mío, caerá el día menos pensado en el abismo, y tal vez antes de lo que se cree.

-¿De veras?

-Sin duda alguna. La gran cascada canadiense retrocede insensiblemente, pero retrocede. Cuando se construyó la torre en 1833, distaba mucho más que hoy de la catarata. Los geólogos pretenden que el salto estaba hace treinta y cinco mil años en Queenstown, siete millas más abajo de la posición que hoy ocupa. Según BacweIl, retrocederá en lo sucesivo Un metro por año, y, según sir Carlos Lyell, solamente un pie. Llegará, pues, un momento en que la roca que sostiene la torre, roída por las aguas, resbalará por las pendientes de las cataratas. Pues bien, el día en que se derrumbe el Terrapin-Tower, habrá en la torre algunos curiosos que caerán al Niágara con ella.

Miré al doctor como para preguntarle si figuraría en el número de aquellos curiosos. Pero me indicó que le siguiera y volvimos a contemplar de nuevo la *horse-shoe-fall* y el paisaje que le rodea. Entonces distinguimos, algo escorzada la cascada americana separada por la punta de la isla en donde se ha forma de una catarata central de cien pies de anchura.

Este salto americano, igualmente admirable es recto, sin sinuosidades, y tiene ciento sesenta y cuatro pies de altura; mas, para contemplarlo en todo su desarrollo, es necesario colocarse enfrente del mismo, en la orilla canadiense.

Todo el día anduvimos recorriendo las orillas del Niágara atraídos irresistiblemente por aquella torre en donde los mugidos del agua la niebla de los vapores, el juego de los rayos solares, la embriaguez y los olores de la catarata, nos mantenían en perpetuo éxtasis. Después regresamos a Goat-Island para contemplar la gran cascada por todos

sus lados, sin cansarnos nunca de verla. El doctor hubiera querido conducirme a la «gruta de los vientos», abierta detrás de la cascada central, a la cual se llega por una escalera practicada en la punta de la isla; pero se había prohibido la subida a causa de los desprendimientos que ocurrían hacía algún tiempo en aquellas rocas quebradizas.

A las cinco de la tarde entramos en *Cataract House*, y después de comer rápidamente, volvimos a Goat–Island. El doctor quiso verde nuevo las *Tres Hermanas*, admirables islotes situados a la cabeza de la isla, y cuando se hizo de noche, me llevó de nuevo al tembloroso peñasco de Terrapin-Tower.

El sol se había puesto detrás de las sombrías colinas. Los últimos resplandores del día habían desaparecido. La luna casi llena brillaba en todo, su esplendor y la sombra de la torre se prolongaba sobre el abismo. Por la parte de arriba las aguas tranquilas resbalaban bajo ligeras brumas. La orilla canadiense sumida en tinieblas, contrastaba con las masas más claras del Goat-Island y de la aldea de Niágara Falls. Bajo nuestros pies la inmensa sima agrandada por la penumbra parecía un abismo infinito en el cual mugía la enorme catarata. ¡Qué impresión! ¿Qué artista podría reproducirla con la pluma o el pincel? Una luz movible apareció en el horizonte: era el fanal de un tren que pasaba por el puente del Niágara, suspendido a dos millas de nosotros. Hasta la media noche permanecimos así, mudos, inmóviles, en la cima de la torre, irresistiblemente, inclinados sobre el torrente, que nos fascinaba. En fin, en un momento en que los rayos de la luna herían cierto ángulo de aquel polvo líquido, vislumbré una faja láctea, una cinta diáfana que temblaba en la sombra. Era un arco iris lunar; una pálida irradiación del astro de las noches, cuyo ligero resplandor se descomponía atravesando las brumas de la catarata.

XXXVIII

Al día siguiente, 13 de abril, figuraba en el programa del doctor una visita a la orilla canadiense. Un simple paseo. Bastaba seguir las alturas que forman la derecha del Niágara por espacio de dos millas, para llegar al puente colgante. Salimos a las siete de la mañana, por un sendero sinuoso que se prolongaba por la orilla derecha y desde la cual se veían las aguas tranquilas del río, que ya no llevaba impresa la agitación producida por su caída.

A las siete y media llegamos a la *Suspensión Bridge*, que es el único puente que conduce al *Great-Western*, y el *New York Central Rail-road,* el único que da entrada al Canadá en los confines del Estado de Nueva York. Dicho puente, está formado de dos ánditos: por el superior pasan los trenes, y por el inferior, colgado veintitrés pies más abajo, pasan los carruajes y los peatones. La imaginación se niega a seguir en su trabajo al audaz ingeniero John A. Roebling, de Trendon (Nueva Jersey), que osó construir aquel viaducto en tales condiciones: un puente colgante que da paso a trenes, situado a doscientos cincuenta pies, sobre el Niágara y, transformado de nuevo en rápido. El *Suspensión Bridge* tiene 800 pies de largo y, veinticuatro de ancho. Sólidos machones ido hierro hundidos fuertemente en las orillas, le preservan del balance. Los cables que le sostienen formados cada uno de cuatro mil alambres, tienen diez pulgadas de diámetro y pueden resistir un peso de doce mil cuatrocientas toneladas. Se inauguró en 1855 y costó quinientos mil dollars. En el momento en que llegábamos al centro del *Suspensión Bridge,* un tren pasaba por encima de nuestras cabezas y advertimos que el ándito se hundía más de un metro bajo nuestros pies.

Un poco más abajo de este puente está el sitio por donde Blondin pasó el Niágara por una cuerda tirante, de orilla a orilla: no lo atravesó, pues, por encima de las cataratas. La empresa no era por eso menos arriesgada. Mas, si Blondin nos asombraba por su audacia ¿no

debe, admirarnos más el amigo que montado en sus hombros, le acompañaba en aquel viaje aéreo?

-Debía ser un glotón - dijo el doctor -, pues, Blondin hacía las tortillas, admirablemente sobre su cuerda tensa.

Estábamos ya en la tierra canadiense y remontamos la orilla izquierda del Niágara para ver el salto bajo un nuevo aspe5cto. Media hora después entrábamos en una fonda inglesa donde el doctor hizo que nos sirvieran un buen desayuno. Entretanto hojeé el libro de los viajeros donde figuran algunos miles de nombres. Entre los más célebres me llamaron la atención los siguientes: Roberto Peel, Lady Franklin, conde de París, duque de Chartres, príncipe de Join ville, Luis Napoleón (1846), príncipe y princesa Napoleón, Barnum, Mauricio Sand (1865), Agassiz, (1854), Almonte, príncipe Hohenlohe, Rothschild, Bertin (París), Lady Elgin, Burkardt (1832), etc.

-Y ahora a las cataratas - me dijo el doctor cuando terminó el almuerzo.

Seguí a Dean Pitferge. Un negro nos condujo a un guardarropa donde nos dieron un pantalón impermeable un «water-proof» y un sombrero de hule. Así vestidos, nuestro guía nos condujo por un sendero resbaladizo surcado de grietas ferruginosas, lleno de Piedras negras de agudas aristas, hasta el nivel inferior del Niágara. Después, en medio de los vapores del agua pulverizada pasamos a situarnos detrás de la gran catarata que caía delante de nosotros como el telón de un teatro delante de los actores. Pero, ¡qué teatro! ¡Qué corrientes tan impetuosas formaban las capas atmosféricas violentamente desalojadas! Mojados, ciegos, ensordecidos, no podíamos ni vernos ni oírnos en aquella caverna tan herméticamente cerrada por las paredes líquidas de la catarata, como si la naturaleza la hubiera cerrado con un muro de granito.

A las nueve regresamos a la fonda donde nos quitamos nuestros empapados vestidos. Al volver a la orilla lancé un grito de sorpresa y alegría.

-¡Corsican!

El capitán me oyó y se dirigió hacia mí.

-¡Usted aquí! –exclamó -, ¡qué alegría!

-¿Y Fabián? ¿Y Elena? -pregunté a Corsican estrechándole la mano.

-Están ahí todo lo bien que es posible. Fabián lleno de esperanza y Elena recobrando poco a poco la razón.

-Mas, ¿cómo es que les encuentro en Niágara?

-El Niágara - me respondió Corsican -, es en verano el punto de cita de los ingleses y los americanos. Vienen a respirar aquí, a restablecerse de sus dolencias, ante el sublime espectáculo de las cataratas. Nuestra Elena se ha impresionado a la vista de este delicioso sitio, y por eso nos hemos quedado a las orillas del Niágara. ¿Ve usted aquella casa de campo, *Clifton-House* en medio de los árboles, a la mitad de la colina? Allí es donde habitamos, en familia con mistress R.... la hermana de Fabián, que se ha consagrado a nuestra pobre amiga.

-¿Y Elena - le pregunté -, ha reconocido a Fabián?

-Aún no - me respondió el capitán -. Ya sabe usted que cuando Enrique Drake cayó herido de muerte, Elena tuvo un instante, de lucidez. Su razón se abrió paso a través de las tinieblas que la envolvían; pero aquella lucidez desapareció pronto. Con todo, desde que la hemos traído a respirar este aire puro, en este ambiente apacible, el doctor ha observado una mejoría sensible en el estado de Elena. Está serena su sueño es tranquilo, y se nota en sus ojos como un esfuerzo para recordar alguna cosa ya sea presente o pasada.

-¡Ah, querido amigo! - exclamé –la curarán ustedes. Pero, ¿dónde están Fabián y su amada?

-Mire usted - me dijo Corsican extendiendo el brazo hacia el Niágara.

En la dirección indicada por el capitán vi a Fabián, que todavía no nos había visto. Estaba en pie sobre una roca, y delante de él se hallaba Elena sentada e inmóvil. Fabián no apartaba de ella los ojos. Aquel sitio se conocía con el nombre de Table-Rock. Era una especie de promontorio peñascoso tendido sobre el río que muge a doscientos

pies debajo de él. Antes presentaba una superficie ovalada más considerable; pero las caídas sucesivas de enormes trozos de roca le han dejado reducida a muy pocos metros.

Elena miraba y parecía sumida en un éxtasis profundo. El aspecto de las cataratas desde aquel sitio, es *most-sublime*, como dicen los guías, y tienen razón. E s una vista de conjunto de ambas cataratas: a la derecha la canadiense cuya cresta coronada de vapores, cierra el paisaje por aquel lado, como el horizonte del mar; enfrente, la americana y encima la elegante masa del Niágara Falls, medio perdida entre los árboles; a la izquierda te da la perspectiva del río que huye entre sus elevadas orillas; debajo, el torrente luchando con los témpanos desprendidos.

Yo no quería distraer a Fabián. Corsican, el doctor y yo, nos habíamos aproximado a Table-Rock. Elena conservaba la inmovilidad de una estatua. ¿Qué impresión producía aquella escena en su espíritu? ¿Renacía su razón poco a poco bajo la influencia de aquel grandioso espectáculo? De pronto, vi a Fabián dar un paso hacia ella. Elena levantándose bruscamente, avanzaba hacia el abismo; pero se detuvo de repente y se pasó la mano por la frente, como si hubiese querido borrar de ella alguna imagen dolorosa. Fabián, pálido como un cadáver, pero sereno, se había colocado de un salto entre Elena y el abismo. Elena había sacudido su rubia cabellera; su cuerpo encantador se estremeció. ¿Veía a Fabián? No. Parecía una muerta, volviendo a la vida y buscando en torno suyo una nueva existencial.

Corsican y yo, no nos atrevimos a dar un paso, aunque viéndoles tan cerca del abismo, temíamos una desgracia. Pero el doctor Pitferge nos detuvo.

-Déjenlos – dijo -, dejen hacer a Fabián.

Oíanse los sollozos que hinchaban el pecho de la joven. De sus labios salían palabras inarticulables. Parecía que trataba de hablar y no podía. Por fin exclamó:

-¡Dios mío! ¡Dios todopoderoso! ¿dónde estoy?

Entonces se dio cuenta de que había alguien cerca de ella., y al volverse un poco nos pareció completamente transfigurada. Brillaba una mirada nueva en sus ojos. Fabián estaba en pie, tembloroso, mudo, con los brazos abiertos.

-¡Fabián! ¡Fabián! - gritó al fin Elena.

Fabián la recibió en sus brazos, en los cuales cayó exánime. El joven lanzó un grito desgarrador, pues creía a Elena muerta; pero el doctor intervino.

-Tranquilícese Fabián - le dijo -; esta crisis la salvará...

Elena fue transportada a Clifton-House y depositada en su cama en donde pasado el desmayo, se durmió con apacible sueño.

Fabián, animado por el doctor y lleno de esperanza puesto que ella lo había conocido, se acercó a nosotros.

-¡La salvaremos - me dijo -, la salvaremos! Todos los días asisto a la resurrección de su alma. Hoy, mañana quizá, mi Elena me será devuelta. ¡Ah, Dios mío! ¡Bendito seas! Permaneceremos aquí cuanto tiempo sea necesario. ¿No es cierto, Archibaldo?

El capitán estrechó a su amigo contra su pecho. Fabián se volvió a mí y al doctor prodigándonos muestras de cariño, y haciéndonos partícipes de su esperanza. Y, a la verdad, era ésta muy fundada: la curación de Elena estaba próxima...

Pero era indispensable marchar. Apenas nos quedaba una hora para volver a Niágara Falls.

En el momento de encontrarlos debíamos dejara aquellos tan queridos amigos. Elena dormía aún. Fabián nos abrazó. Corsican nos prometió que nos expediría un telegrama para informarnos del estado de Elena medió el último adiós, y al mediodía salimos de Clifton-House.

XXXIX

Algunos instantes después bajábamos por una rampa muy larga de la orilla canadiense que nos condujo al borde del río, que estaba casi enteramente obstruido por el hielo. Allí nos esperaba un bote para pasarnos a América. Un viajero lo ocupaba ya. Era un ingeniero de Kentucky, que dijo su nombre y circunstancias al doctor. Nos embarcamos sin perder tiempo ya rechazando los témpanos, ya rompiéndolos, la canoa llegó al medio del río, donde la corriente tenía el paso más libre. Desde allí dirigimos una última mirada a aquella admirable catarata del Niágara. Nuestro compañero la observaba atentamente.

-¡Qué hermoso es eso! - lo dije -, ¡es admirable!

-Sí -me respondió -, pero, ¡cuánta fuerza motriz desperdiciada! ¡cuántos molinos se podrían poner en movimiento con semejante salto de agua!

Jamás he sentido más vivos deseos de arrojar un ingeniero al agua.

En la otra orilla un pequeño ferrocarril, movido por un canal desviado de la catarata americana nos llevó en algunos segundos hasta la altura. A la una y media tomamos el tren expreso que nos dejó en Buffalo a las dos y cuarto. Después de haber visitado aquella moderna y gran ciudad, después de haber gustado el agua del lago Erié, tomamos de nuevo el «Nueva York Central Railway» a las seis de la tarde. A la mañana siguiente, dejando las cómodas literas de un *sleeping-car*, llegamos a Albany, y el *rail-road* del Hudson, que corre a flor de agua a lo largo de la orilla izquierda del río, nos dejó en Nueva York a las pocas horas.

Al día siguiente, 15 de abril, acompañado del infatigable doctor, recorrí la ciudad, el río Este y Brooklyn. Llegada la noche di el último adiós a Dean Pitferge, y me separé con pesar de tan excelente amigo.

El martes 16 de abril, era el día fijado para la partida del *Great-Eastern.* A las once me dirigí al embarcadero treinta y siete, donde el tender debía esperar a los viajeros.

Estaba lleno ya de pasajeros y de bultos. Me embarqué, y en el momento en que el tender iba a desatracar, me agarraron por el brazo: volvíme y me encontré frente a frente al doctor Pitferge.

-¡Usted! - exclamé asombrado -. ¿Vuelve a Europa?

-Sí, amigo mío.

–¿En el *Great-Eastern?*

-Exacto. He reflexionado y parto: tal vez sea éste el último viaje del *Great-Eastern,* el viaje *del que no volverá.*

Iba a darse la señal de partida cuando uno de los camareros del *Fifth Avenue Hotel* corriendo desesperado, me entregó un telegrama fechado en Niágara Falls:

«Elena ha vuelto en sí. Ha recobrado la razón. El doctor responde de ella. Corsican»

Comuniqué la grata nueva a Pitferge.

-¡Responde de ella! ¡responde de ella! - murmuró mi compañero de viaje -. También yo respondo. Pero, ¿esto qué prueba? ¡Amigo mío, quien responda de mí, de usted, de todos nosotros, puede equivocarse!

Doce días después llegamos a Brest, y al día siguiente a París. La travesía de vuelta se había realizado sin que ocurriera nada digno de notarse con gran disgusto de Dean Pitferge, que continuaba esperando su *naufragio.*

Y cuando estuve sentado ante IMÍ mesa si no hubiese tenido a la vista mis apuntes diarios, aquel *Great-Eastern,* aquella ciudad flotante en la que había habitado por espacio de un mes; aquel encuentro con Elena y Fabián; aquel incomparable Niágara todo me hubiera parecido un sueño. ¡Ah! ¡qué hermoso es viajar, «aunque se vuelva del viaje», diga lo que quiera el doctor Pitferge!

Durante ocho meses no oí hablar de mi original amigo; pero un día el correo me trajo una carta llena de sellos de varios colores, y que principiaba con estas palabras:

«A bordo del Coringuy, arrecife de Auckland. ¡Por fin he naufragado!

Y terminaba así:

«Jamás me he encontrado mejor»

«Su afectísimo amigo»

«DEAN PITFERGE»

FIN DE «UNA CIUDAD FLOTANTE»